

# Bypass ist 1,5 Milliarden wert

**Luzern** Eine Kosten-Nutzen-Analyse zeigt, dass der Bypass mehr nützt, als er kostet. Doch wäre das Verhältnis auch bei einem Verzicht auf die Spange Nord positiv? Nein, glaubt der Luzerner Nationalrat Michael Töngi.

Robert Knobel  
robert.knobel@luzernerzeitung.ch

Was bringt der Bypass Luzern? Diese Frage liess das Bundesamt für Strassen (Astra) 2016 in einer Kosten-Nutzen-Analyse prüfen. Bei den Kosten ist die Antwort einfach: Rund 1,7 Milliarden Franken soll das Gesamtprojekt inklusive Spange Nord kosten. Für die Vergleichbarkeit wurden bei der Analyse aber nicht die Gesamtkosten als Basis genommen, sondern der so genannte Nettobarwert. Dieser beläuft sich, abzüglich Planungskosten, Reserven und denjenigen Kosten, die auch ohne Bypass anfallen würden, auf 1,16 Milliarden Franken (siehe Tabelle).

Diese 1,16 Milliarden wurden dem Nutzen gegenüber gestellt, der aufgrund von verschiedensten Indikatoren ebenfalls als Nettobarwert errechnet wird. Der mit Abstand grösste Nutzen der neuen Autobahnumfahrung ist demnach die Reduktion der Staus. Tatsächlich staut sich der Verkehr heute regelmässig vor dem Sonnenberg- oder Reussporttunnel sowie im Luzerner Stadtzentrum. Die Spange Nord soll das Stadtzentrum deutlich entlasten, und dank dem Bypass stehen künftig zwei parallele Stadt-Umfahrungen zur Verfügung. Bei Unfällen auf der Autobahn gibt es somit immer eine Alternativroute. Jede verhinderte Stau-Stunde wird in der Analyse mit 23 Franken pro Person verbucht. Hochgerechnet ergibt sich gemäss Astra ein Nutzen von 1,3 Milliarden Franken. Wenn der Verkehr von den Hauptstrassen auf die sichereren Autobahnen verlagert wird, wirkt sich dies zudem positiv auf die Unfallhäufigkeit aus. Die Abnahme von Unfällen hat einen weiteren positiven Effekt im Wert von 172 Millionen Franken.

Allerdings wird der Gesamtverkehr wegen des Bypasses stark zunehmen. 14 Millionen zusätzliche Fahrzeugkilometer pro Jahr wird das neue Strassensystem verursachen, so die Berechnung. Den Preis dafür zahlt die Umwelt. Durch erhöhte Luftbelastung und Klimaefekte entsteht ein Negativ-Nutzen von 55 Millionen Franken.

## 1,27 Mal mehr Nutzen als Kosten

Unter dem Strich beträgt der Gesamtnutzen des Bypass-Systems 1,47 Milliarden Franken. Das ist 1,27 Mal mehr als die oben erwähnten Kosten von 1,16 Milliarden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis hänge auch von der Verkehrsmenge ab, schreiben die Autoren der Analyse. Sollte der Verkehr noch stärker zunehmen als erwartet, so ist die Entlastungswirkung durch den Bypass noch stärker – das Kosten-Nutzen-Verhältnis könnte auf bis zu 1,39 steigen.

Für den Bund ist somit klar: Der Bypass nützt viel mehr als er kostet. Anders sieht dies der grüne Luzerner Nationalrat Michael Töngi: «Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist nicht besonders posi-



Der Bypass reduziert die Staukosten im Raum Luzern laut Bund um rund 1,3 Milliarden Franken.

Bild: Manuela Jans-Koch

«Es ist zu prüfen, welche Auswirkungen ein negativer Entscheid zur Spange Nord auf die Realisierung des Bypasses haben könnte.»

Antwort des Bundesrats auf eine Interpellation von Nationalrätin Andrea Gmür

## Bypass: Der Zeitplan

Gemäss Bundesamt für Strassen soll das Gesamtsystem Bypass in Luzern in folgenden Schritten realisiert werden:

- 2026: Ausbau der A2 Kriens–Hergiswil (Fahrtrichtung Süd);
- 2026/27: Ausbau der A14 Rathausen–Rotsee;
- 2026–2034: Bau des Bypass-Tunnels;
- 2032–2035: Bau der dritten Röhre des Rathausentunnels;
- 2034/35: Neubau des Anschlusses Lochhof und der Anbindung Spange Nord;
- 2034/35: Ausbau der A2 Kriens–Hergiswil (Fahrtrichtung Nord) und Sanierung des Schlund- und des Spiertunnels;
- 2036/37: Sanierung der Rathausentunnel Röhre 1 und 2;
- 2041–2043: Sanierung des Sonnenberg- und des Reussporttunnels. (rk)

## Bypass Luzern: Kosten-Nutzen-Analyse

Nettobarwert, in Millionen Franken

	Kosten	Nutzen
Baukosten	1010	
Ersatzinvestitionen Bauteile	83	
Landkosten	40,5	
Betrieb/Unterhalt	24,5	
Weniger Unfälle		172,5
Weniger Stau		1275
Weniger Betriebskosten für Fahrzeuge		72
Mehr Umweltbelastung		-55
Weniger Lärm		1,25
<b>Total</b>	<b>1158</b>	<b>1466</b>

Quelle: Astra

tiv.» Dies sei umso brisanter, als ein grosser Teil des Nutzens nur dank der umstrittenen Spange Nord zustande komme. Sollte der Kanton Luzern auf den Autobahnbau verzichten, könnte das Kosten-Nutzen-Verhältnis ins Negative fallen, so Töngi. «Dann müssten auch bürgerliche Befürworter nochmals über die Bücher.»

## Luzerner Nationalräte wollen's genau wissen

Bevor das eidgenössische Parlament das Gesamtprojekt bewilligt, brauche es einerseits Klarheit über das weitere Vorgehen in Sachen Spange Nord sowie eine saubere Kosten-Nutzen-Analyse für die Variante ohne Spange. «Sonst baut der Bund ein Milliardenprojekt, dessen Nutzen er selber nicht beweisen kann.» Töngi lehnt auf der heutigen Grundlage sowohl Spange Nord als auch Bypass ab.

Wie gross der Nutzen eines Bypasses ohne Spange Nord

Wie sich ein Verzicht auf die Spange auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis auswirken würde, lässt sich zumindest grob abschätzen. Bei den Kosten würden sicher einmal die 200 Millionen Franken für den Bau der Nordzufahrt entfallen. Im Gegenzug würden die Stautunden in der Innenstadt weniger stark reduziert. Einen gewissen Entlastungseffekt auf das Stadtzentrum hätte der Bypass ohne Spange aber sehr wohl: Heute genügt etwa ein Unfall im Sonnenbergtunnel, um den ganzen Stadtverkehr lahm zu legen. Künftig würde ein solches Ereignis keinen Stau mehr verursachen, weil der Unfall einfach umfahren werden könnte.

## Teure Spange Nord: Kanton soll mit Bund verhandeln

Dass der «Bypass solo» überhaupt diskutiert wird, hat vor allem mit dem starken Widerstand der Stadt Luzern gegen die Spange Nord zu tun. Auch ein Ja der Kantonsbevölkerung zum 200-Millionen-Kredit ist zum jetzigen Zeitpunkt fraglich.

Andrea Gmür bekennt sich trotz allem zum Gesamtprojekt Bypass inklusive Spange Nord. In der aktuell geplanten Form könne sie die Spange aber nicht unterstützen, betont die Stadtluzernerin. «Der Kanton wird gebeten, ein quartiersverträgliches Projekt der Spange Nord vorzulegen.» Quartiersverträglich bedeutet vermutlich aber auch teurer. Das ist Andrea Gmür bewusst. Auch wenn die Finanzierung der Spange Nord grundsätzlich Kantonssache ist, so müsste der Kanton Luzern bei allfälligen Mehrkosten eines optimierten Projekts das Gespräch mit dem Bund suchen, findet die Nationalrätin.

## Hirslanden-Klinik muss sparen

**Ertragsrückgang** Es war kein rosiges erstes Halbjahr für die Hirslanden-Gruppe. Auch wenn der Umsatz um ein Prozent auf 826 Millionen Franken gestiegen ist, verzeichnet Hirslanden einen Ertragsrückgang von 25 Millionen. Während das Unternehmen im gleichen Zeitraum 2017 noch ein betriebliches Ergebnis von rund 143 Millionen Franken generierte, waren es heuer 118 Millionen.

Die Hirslanden-Gruppe umfasst in der Schweiz 18 Kliniken, davon drei in der Zentralschweiz: die Klinik St. Anna in Luzern, die Klinik Meggen und die Andreas-Klinik in Cham.

## Projekte werden auf Eis gelegt

Frank Nehlig, Leiter Unternehmenskommunikation der Hirslanden-Gruppe, sagt, es sei nach wie vor ein gutes Ergebnis, zumal man ein Millionenplus ausweisen könne. Als Gründe für den Ertragsrückgang nennt er die Auswirkungen durch die Senkung des Tarmed-Tarifs und die Verschiebung von Behandlungen vom stationären in den ambulanten Bereich. Wie viel die Hirslanden-Gruppe in den Zentralschweizer Kliniken sparen muss, lässt Nehlig offen.

Er versichert jedoch, dass das Kostenprogramm keine Auswirkungen auf das Pflegepersonal, die Ärzte und die Hotellerie habe. «Das Ziel ist es, Kosten ausserhalb der Patientenbehandlung zu reduzieren.» Er nennt dabei den Materialeinkauf, die Infrastruktur sowie das Marketing. Vereinzelt würden Projekte auf Eis gelegt. Welche das sind, will Nehlig nicht sagen. Entlassungen seien weder vorgenommen worden noch geplant. «Aufgrund der hohen Auslastung unserer Kliniken benötigen wir unser Personal für den qualitativ hochwertigen und reibungslosen Betrieb.» (kuy)

## Mehr Platz für Gerichte gefordert

**Vorstoss** Die Luzerner Regierung soll für die Gerichte eine passende Infrastruktur schaffen – insbesondere für das Kriminalgericht. Dies verlangt ein Postulat, welches 25 Parlamentarier von CVP und SP eingereicht haben. Die Dienststelle Immobilien solle einen verbindlichen Zeitplan erarbeiten. «Wie schon lange gefordert, muss geprüft werden, ob alle kantonalen Gerichte an einem Standort untergebracht werden können», heisst es im Vorstoss.

Als Begründung heisst es, die Platzverhältnisse und die Infrastruktur beim Kantonsgericht und vor allem am Kriminalgericht seien nicht mehr zumutbar. Die Sicherheitsstandards des Kriminalgerichts seien ungenügend und müssten verbessert werden. Zudem sei es im Gerichtssaal im Sommer heiss und im Winter kalt, was für einen effizienten Ablauf nicht optimal sei.

Schon seit Jahren werden geeignete Standorte für die Luzerner Gerichte gesucht – bisher allerdings erfolglos. (cgl)