



Treffen der eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus der Zentralschweiz mit Regierungsvertretenden vom 13. November 2013.

Positionspapier der Zentralschweizer Kantonsregierungen - genehmigt im **Oktober 2013** - zum Thema:

Bypass Luzern

1. Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern

1.1. Ausgangslage

Vor Luzern treffen bei der Verzweigung Rotsee die Verkehrsströme der nationalen Nord-Süd-Achse A2 sowie der A14 von Zürich und Zug zusammen und teilen sich bei der Verzweigung Lopper wieder in die A2 und die A8 Richtung Brünig und Interlaken auf. Diese nationalen Verkehrsströme überlagern sich mit dem regionalen und lokalen Ziel- und Quellverkehr. Die dadurch verursachte Verkehrsbelastung führt bereits heute zu Überlastungen. Diese behindern sowohl den Regionalverkehr wie auch den nationalen Durchgangsverkehr. Mit der zu erwartenden Verkehrszunahme wird sich die Situation weiter verschärfen. Um diesen Engpass zu beseitigen, wurde eine grosse Anzahl von Lösungsvarianten auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit hin untersucht. Aufgrund der umfangreichen Untersuchungen wird das Gesamtsystem Bypass Luzern als beste Lösung beurteilt.

Das Gesamtsystem Bypass Luzern sichert nicht nur langfristig die Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes im Raum Luzern, sondern ermöglicht auch eine Lösung der Gesamtverkehrsprobleme der Agglomeration und der Stadt Luzern. Die Planung für den Ausbau der Nationalstrassen erfolgte in enger Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Luzern. Von besonderer Bedeutung für die angestrebte Entlastung des städtischen Strassennetzes und die optimale Funktionsfähigkeit des erweiterten Nationalstrassennetzes ist die im Agglomerationsprogramm und im Richtplan des Kantons Luzern ausgewiesene Spange Nord. Die Spange Nord, welche die Stadt Luzern im Norden über den neuen Anschluss Lochhof ans Nationalstrassennetz anbindet, entlastet das Stadtzentrum vom motorisierten Individualverkehr und schafft Raum für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Sie ergänzt das Nationalstrassenprojekt Bypass Luzern und verbessert dessen verkehrliche Wirkung deutlich.

Neben der Kapazitätserhöhung in Luzern mit dem zusätzlichen Verkehrszubringer Spange Nord und dem Ausbau Nord ist die Ergänzung Süd wichtig, um die häufigen Wochenendstaus bei der Vereinigung der A2 und der A8 (Verzweigung Lopper) zu beseitigen. Eine nur lokale Kapazitätserweiterung innerhalb der ver-

einigten Autobahnen A2 und A8 ist nicht nachhaltig, da dadurch nur der Staupunkt auf der A2 verlagert, aber nicht behoben wird. Deshalb ist ein durchgängiger Ausbau des Engpasses von der Vereinigung der A2 und der A14 bis zur Verzweigung der A2 und der A8 wichtig. Die Immissionsbegrenzungen durch die Überdachung der Autobahn in Kriens und Horw sind im Süden bei der Durchfahrt des Dorfes Hergiswil bestmöglich zu ergänzen.

Am 24. Juni 2010 löste das Bundesamt für Strassen (ASTRA) das generelle Projekt für den Bypass Luzern aus. Dies bedeutet, dass das Gesamtsystem Bypass Luzern bis zur Fortschreibung des Programms "Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz" im Jahr 2013 planerisch vertieft und neu beurteilt worden ist. Gleichzeitig hat der Kanton Luzern ein Vorprojekt zur Spange Nord erarbeitet. Im Rahmen des generellen Projekts sollen anschliessend unter anderem die Machbarkeit, die Umweltverträglichkeit und die Kosten detailliert darlegt werden. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird das generelle Projekt dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt.

Parallel dazu wird durch das ASTRA das „Erhaltungsprojekt Grenze LU/NW–Hergiswil“ erarbeitet. Das Projekt beinhaltet – nebst der Instandsetzung der bestehenden Anlagen – die lärm- und verkehrstechnische Sanierung. Die verkehrstechnische Sanierung beinhaltet die Verlängerung der Verflechtungsstrecke A2/A8 sowie die temporäre Umnutzung des Pannenstreifens von der Vereinigung A2/A8 bis zum Anschluss Hergiswil als 3. Spur.



1.2. Projektübersicht

Das Gesamtsystem Bypass Luzern setzt sich aus den Nationalstrassenprojekten des Bundes sowie dem Kantonsstrassenprojekt Spange Nord mit den zugehörigen Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zusammen.

Ausbau Nord

Im Norden wird im Gesamtsystem Bypass der Nationalstrassenabschnitt Verzweigung Buchrain bis Rotsee mit je einer zusätzlichen Spur ergänzt.

Tunnel Bypass 2x2

Die Variante Bypass 2x2 besitzt als Kernelement zwei zweistreifige Tunnel, die Luzern und die Reuss unterqueren. Die Tunnellänge beträgt rund 4 Kilometer.

Ergänzung Süd

Im Süden wird im Gesamtsystem Bypass Luzern zwischen den Anschlüssen Luzern-Horw und Hergiswil in Fahrtrichtung Norden ein dritter Fahrstreifen benötigt. Der Abschnitt Kantonsgrenze LU/NW bis zur Verzweigung A2/A8 wird in Fahrtrichtung Nord als verkehrstechnische Massnahme mit verlängerter Verflechtungsstrecke und temporärer Pannestreifenutzung im Rahmen eines Erhaltungsprojekts vorgezogen realisiert.

Stadtautobahn

Die heutige Autobahnstrecke der A2 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Luzern-Kriens wird zur Stadtautobahn. Der nördliche Stadtteil und die westlichen Quartiere werden durch die Öffnung des Anschlusses Lochhof mit der Anbindung an die Spange Nord und der Verbindung zur Fluhmühle optimal an die Stadtautobahn angeschlossen. Somit entsteht eine leistungsfähige Stadtumfahrung zur Entlastung der Innenstadt. Im Ereignisfall dient die Stadtautobahn als Redundanzachse zum Bypass 2x2.

Spange Nord (Kantonsstrassenprojekt)

Die Spange Nord ist eine neue städtische Hauptverkehrsachse zur Entlastung des Stadtzentrums. Die durch den Bypass freiwerdenden Kapazitäten auf der Stadtautobahn (Sonnenbergtunnel, Reussporttunnel) sollen zur Lösung der städtischen Verkehrsprobleme eingesetzt werden. Kombiniert mit der Spange Nord sind auf Stadtgebiet Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, insbesondere durchgehende Busspuren im Abschnitt Kupferhammer (Kriens) – Bahnhof Luzern – Luzernerhof möglich.

1.3. Kosten

Die Kosten für das Gesamtsystem Bypass Luzern (exkl. Spange Nord) werden auf rund 1'700 Millionen Franken geschätzt (Kostenstand: Zusatzabklärungen 2009).

Die Kosten für die Spange Nord sowie die flankierenden Massnahmen auf dem Stadtgebiet (Busspuren) werden gemäss aktuellem Projektstand (Vorstudie 2012) auf rund 150 Millionen Franken geschätzt.

Für das Projekt Vereinigung A2/A8 bis Anschluss Hergiswil wird mit 90 Millionen Franken gerechnet (Stand generelles Projekt 2010). Diese Kosten beinhalten die Instandsetzung der bestehenden Anlagen, die lärmtechnische Sanierung und die verkehrstechnische Sanierung und sind durch das ASTRA zu tragen.

1.4. Verfahren

Gemäss Nationalstrassengesetz genehmigt der Bundesrat das generelle Projekt und stellt die erforderlichen Mittel für die Realisierung des Vorhabens bereit. Die Plangenehmigung erfolgt durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Das Projekt der dritten Spur in Hergiswil wird gemäss Nationalstrassengesetz im Rahmen eines Erhaltungsprojektes ausserhalb der Engpassbeseitigung finanziert. Die Genehmigung erfolgt durch das ASTRA. Die gleichzeitigen Verbesserungen der lärmtechnischen Massnahmen in Hergiswil werden durch die Gemeinde Hergiswil mitfinanziert und unterliegen der kommunalen Volksabstimmung.

Gemäss Strassengesetz des Kantons Luzern werden Kantonsstrassenprojekte, zu denen die Spange Nord zählt, durch den Regierungsrat basierend auf einem Bauprojekt, welches gemäss Terminologie ASTRA einem Ausführungsprojekt entspricht, bewilligt. Da die Kosten dafür den Betrag von 25 Millionen Franken übersteigen, sind die erforderlichen Ausgaben durch den Kantonsrat (Parlament) und anschliessend obligatorisch durch die Stimmberechtigten an der Urne gutzuheissen.

1.5. Termine Bypass

| | |
|-----------------------------------|---|
| Februar 2012 bis anfangs 2014: | Erarbeitung des generellen Projekts Inhalt: horizontale und vertikale Linienführung, ober-/unterirdische Strassenführung, Anzahl Fahrstreifen, Anschlussstellen inkl. Zu-/Wegfahrten, Kosten (Genauigkeit +/- 20%), Kosten-Nutzen-Verhältnis, Auswirkungen auf die Umwelt (UVB/UVP) |
| 2014 bis 2015 | Genehmigungsprozess, inkl. Vernehmlassung bei Kanton und Gemeinden |

Für die Planung und Ausführung ist bei einer kontinuierlichen Bearbeitung mit einer Gesamtdauer von rund 20 Jahren zu rechnen.

Die Abstimmung und die Koordination der Planungs- und Bewilligungsphasen zwischen Bypass Luzern und der Spange Nord sind beim ASTRA und dem Kanton Luzern in Erarbeitung.

2. Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

Die Bundesversammlung hat das Infrastrukturfondsgesetz (IFG; SR 725.13) auf den 1. Januar 2008 in Kraft gesetzt. Mit diesem Gesetz stellt der Bund während 20 Jahren 20,8 Milliarden Franken aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr für eine effiziente und umweltverträgliche Bewältigung der erforderlichen Mobilität bereit. Ein Teil dieser Mittel fliesst in die Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz.

Die Festlegung der Massnahmen im Rahmen des Infrastrukturfonds basiert auf einer Gesamtschau, die alle Verkehrsträger und -mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht und wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht.

In der ersten Programmbotschaft vom 11. November 2009 hat der Bundesrat aufgezeigt, welche Abschnitte im Nationalstrassennetz künftig überlastet sein werden. Gestützt darauf hat er dem Parlament ein Programm mit baulichen Massnahmen zur Beseitigung dieser Engpässe unterbreitet. Dabei hat sich gezeigt, dass der Bedarf zur Beseitigung aller Engpässe im Nationalstrassennetz die verfügbaren finanziellen Mittel um ein mehrfaches übersteigt. Eine rigorose Priorisierung der Projekte zur Engpassbeseitigung war unumgänglich.

Die Priorisierung erfolgte durch eine Zuordnung der Projekte zu vier Modulen: Das Modul 1 umfasst dringende und gut beurteilte Projekte zur Behebung der gravierendsten Engpässe, die zum damaligen Zeitpunkt planerisch bereits weit fortgeschritten waren. Das Modul 2 enthält ebenfalls gut beurteilte Projekte mit einem hohen Realisierungsbedarf, bei denen jedoch weitere Vertiefungen notwendig waren. Die Projekte der Module 1 und 2 umfassen die Erweiterungen, die nach damaligem Kenntnisstand mit den verfügbaren 5,5 Milliarden Franken hätten finanziert werden können. Im Modul 3 sind die Projekte zusammengefasst, die der Bundesrat ebenfalls als zielführend erachtet, jedoch mit einer etwas geringeren Priorität als diejenigen der Module 1 und 2. Das Modul 4 umfasst die weniger prioritären Projekte.

Die Massnahmen Bypass und Erweiterung Nord mit einem Investitionsvolumen von rund 1,7 Milliarden Franken sind Bestandteil des Moduls 3 des Programms Engpassbeseitigung.

Mit Datum 10. April 2013 hat der Bundesrat den Bericht zum Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel in die Vernehmlassung gegeben. Im Vergleich zur ersten Programmbotschaft verschärft sich die zukünftige Stauproblematik im Nationalstrassennetz demnach markant. Verantwortlich dafür sind die erhöhten Prognosen zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung des Bundesamtes für Statistik (BFS). Diese führen zu einem zusätzlichen Anstieg des absehbaren Verkehrsaufkommens. Gemäss Vernehmlassungsbericht bleibt der Bypass Luzern dem Modul 3 zugeordnet.

Die Zentralschweizer Kantone haben sich zu dieser Vorlage wie folgt geäußert:

- Der Kanton Luzern setzt sich dafür ein, dass das Gesamtsystem Bypass Luzern dem Modul 2 zugeordnet wird.
- Der Kanton Nidwalden setzt sich dafür ein, dass die Engpassbeseitigung in Luzern dem Modul 2 zugeordnet wird und weist darauf hin, dass die Engpassbeseitigung durchgängig von der Verzweigung A2/A14 beim Rotsee bis zur Verzweigung A2/A8 beim Lopper als strategisches Ziel zu verfolgen ist.
- Für den Kanton Schwyz ist die Realisierung des Gesamtsystems Bypass Luzern sehr wichtig, um die ab Brunnen Richtung Süden nur noch einspurig pro Fahrtrichtung geführte Nationalstrasse A4 nicht zu überlasten.
- Der Kanton Zug spricht sich für einen baldigen Ausbau des Autobahnnetzes im Grossraum Luzern aus. Ein Ausweichen des Nord-Süd-Verkehrs wegen der Stausituationen am Cityring Luzern von der A2 auf die A4 Knonaueramt – Zug – Flüelen soll vermindert werden. Der geplante Ausbau zwischen dem Anschluss Buchrain und der Verzweigung Rotsee ist namentlich für die Beziehung Zug – Sursee – Bern (A14 – A2 – A1) von grosser Bedeutung. Dieser Ausbau dient auch der Entflechtung der Verkehrsströme bei der Verzweigung Rotsee. Er ist aus Sicht des Kantons Zug prioritär zu behandeln. Damit können die täglichen Staus vor der Verzweigung Rotsee vermindert werden. Sofern der Bund den Bypass Luzern nicht als Ganzes in das Modul 2 vorverschiebt, sollte zumindest der geplante Ausbau zwischen dem Anschluss Buchrain und der Verzweigung Rotsee dem Modul 1 oder dem Modul 2 zugewiesen werden.
- Der Kanton Uri unterstützt die Realisierung des Projektes Gesamtsystem Bypass Luzern, da für ihn die strassenseitige Anbindung an die nördlichen Wirtschaftszentren in Luzern, Zug und Zürich sehr wichtig ist.
- Der Kanton Obwalden unterstützt die rasche Realisierung des Projektes Gesamtsystem Bypass Luzern, vor allem auch die Ergänzung Süd. Obwohl diese Projekte einen sehr hohen Realisierungsbedarf aufweisen, ist es nachvollziehbar, dass insbesondere das Projekt Bypass Luzern mit seinen hohen Kosten auf Grund der nicht gesicherten Finanzierung vorerst im Modul 3 aufgeführt wird. Trotzdem muss die Planung dieses Projektes, genau gleich wie beim Tiefbahnhof Luzern, intensiv weitergeführt werden, damit eine baldige Realisierung technisch möglich wird.

3. Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF)

Durch die vollständige Realisierung der Projekte des Programms Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz in den Modulen 1 und 2 können Engpässe mit einer sehr starken Überlastung auf einer Länge von 84 Kilometern und solche mit einer starken Überlastung auf weiteren 20 Kilometern beseitigt respektive entschärft werden. Trotzdem werden im Jahr 2030 weiterhin 427 Kilometer Nationalstrassen regelmässig überlastet sein. Davon werden 101 Kilometer sehr stark und weitere 88 Kilometer stark überlastet sein.

Damit bleibt die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen auf wichtigen Abschnitten stark beeinträchtigt. Um die Funktionsfähigkeit auch in Zukunft sicherzustellen, müssen nach Ansicht des Bundesrates auch die bisher nicht finanzierten Projekte des Moduls 3 zur Realisierung kommen.

Zur soliden Finanzierungssicherung dieser Projekte hat der Bundesrat im Juni 2013 im Rahmen der Vorlage "Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)" beschlossen, einen unbefristeten Fonds zu schaffen. Dieser soll auf Verfassungsebene verankert werden und damit Strasse und Schiene (Bahninfrastrukturfonds BIF) gleich behandeln. Er soll neben den bisher für die Strasse festgelegten Erträgen aus der Autobahnvignette und dem Mineralölsteuerzuschlag zusätzliche Gelder erhalten (Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags, Erträge aus der Automobilsteuer, Pauschale für Elektrofahrzeuge).

4. Strategie Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation

Die Agglomeration Luzern wird bezüglich Bevölkerung, Arbeitsplätze, Bildung, Kultur, Freizeit usw. und damit auch bezüglich Verkehr weiter wachsen. Dementsprechend kommt der bestmöglichen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung grösste Bedeutung zu. Gestützt auf diese Herausforderung und gestützt auf das Zukunftsbild 2030 wird eine kohärente Gesamtstrategie des AP LU 2G festgelegt.

Im Bereich des MIV reichen die Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz und dem Hauptstrassennetz nicht mehr aus, um die künftig notwendige Mobilität zu bewältigen. Mit grösster Dringlichkeit ist deshalb das Gesamtsystem Bypass als auch national bedeutsame Infrastrukturergänzung im Nationalstrassennetz zu realisieren. Andernfalls kann die langfristige Funktionstüchtigkeit für den Transit und den regionalen Verkehr nicht gesichert werden. Diese wichtige Infrastrukturergänzung schafft die Voraussetzung, dass – zusammen mit Spangen im Norden und Süden des Agglomerationszentrums Luzern – ein Cityring geschaffen werden kann, der Stausituationen verhindert und insbesondere das Agglomerationszentrum entlastet, so dass hier vor allem Busse bevorzugt zirkulieren können.

Mit den beiden übergeordneten Schlüsselprojekten Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie sowie Gesamtsystem Bypass sowie den verschiedenen weiteren agglomerationspezifischen Verkehrsvorhaben, insbesondere dem vollständigen Doppelspurausbau der zb Zentralbahn AG zwischen Lopper und Luzern wird zudem auch die gleichberechtigte Weiterentwicklung sowohl des ÖV (und LV) wie des MIV fortgesetzt.



Abb. Gesamtstrategie Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation

5. Verkehrsentwicklung auf den Nationalstrassen in der Zentralschweiz

Im Kanton Luzern nimmt gemäss kantonalem Verkehrsmodell die MIV-Nachfrage bis 2030 um 16% zu. Die Zunahme der Fahrten des Binnenverkehrs ist proportional zur Siedlungsentwicklung, alle Verkehrsmittel (MIV, ÖV und LV) nehmen im gleichen Masse zu, d.h. der Modal Split bleibt gegenüber 2010 unverändert. Die Aussenverkehrsbeziehungen nehmen um rund 20% zu.

Im Kanton Nidwalden nimmt die MIV-Nachfrage bis 2030 um 21% zu. Der Ziel-/Quellverkehr wächst dabei erwartungsgemäss überdurchschnittlich. Trotz der starken Zunahme der ÖV-Nachfrage aufgrund des verbesserten Angebotes bleibt der Verkehr dominant MIV-basiert, sodass sich der Modal Split nicht verändert.

Sowohl das Strassen- als auch das Schienenverkehrssystem in der Agglomeration stossen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen und können den zukünftigen Mehrverkehr nicht mehr bewältigen. Die beiden Schlüsselmassnahmen Bypass und Tiefbahnhof Luzern sind die Voraussetzung für ein Verkehrssystem, das auch in Zukunft funktioniert.

Durch den Bypass 2x2 wird kaum Neuverkehr erzeugt, da es sich um eine reine Punkt-Punkt-Verbindung ohne neue Anschlussmöglichkeiten handelt. Es werden mit dem Bypass auch keine Gebiete grundsätzlich neu erschlossen. Wesentlich verbessert wird dagegen die Zufahrt zur Stadt Luzern durch die neue Anschlussstelle Lochhof. Der dadurch verursachte Neuverkehr wird durch die flankierenden Massnahmen und die angestrebte Reorganisation der Verkehrsführung im Stadtzentrum begrenzt. Insgesamt ist im Zusammenhang mit dem Gesamtsystem Bypass Luzern nur mit geringem Neuverkehr zu rechnen.

6. Finanzierung Kantonsstrassenprojekt Spange Nord

Die Spange Nord, welche die Stadt Luzern im Norden über den neuen Anschluss Lochhof ans Nationalstrassennetz anbindet, entlastet das Stadtzentrum vom motorisierten Individualverkehr und schafft Raum für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Entsprechend ihrer Bedeutung für die verkehrliche Wirkung für das Gesamtsystem Bypass Luzern ist eine gemeinsame Finanzierung der Spange Nord durch den Bund und den Kanton Luzern anzustreben. Die entsprechenden Abgrenzungen sind noch in Bearbeitung. Der Bund soll sich gemäss der Nationalstrassenverordnung bis zum nächsten leistungsfähigen Knoten am neuen Autobahnzubringer beteiligen. Weiter ist eine finanzielle Beteiligung über eine nächste Generation des Agglomerationsprogramms oder über den geplanten Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) möglich.

7. Haltung der Zentralschweizer Kantonsregierungen zum Gesamtprojekt Bypass

Die Zentralschweizer Kantonsregierungen unterstützen dieses Positionspapier.

Für einen sinnvollen und zweckmässigen Ausbau des Gesamtverkehrssystems in der Zentralschweiz ist es unabdingbar, dass der markante Engpass im Nationalstrassennetz im Grossraum Luzern gelöst wird.

Ein funktionierendes Autobahnnetz und damit eine staufreie Durchfahrt im Grossraum Luzern sind für den Pendlerverkehr in der ganzen Zentralschweiz von grosser Bedeutung.

Das Projekt ermöglicht eine Lösung der Gesamtverkehrsprobleme der Agglomeration und der Stadt Luzern. Die frei werdende Kapazität auf der Stadtautobahn kann zusammen mit dem neuen Anschluss Lochhof und der Spange Nord für eine leistungsfähige Stadtumfahrung zur Entlastung der Innenstadt genutzt werden. Diese Entlastung ermöglicht Massnahmen für den ÖV, insbesondere durchgehende Busspuren. Die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV kann in der Agglomeration deutlich verbessert werden.

Die gute Erreichbarkeit der Stadt und Agglomeration Luzern aus dem Umland (Raum See- und Suretal, Luzerner Hinterland, Kantone Obwalden, Nidwalden und Uri, Bezirk Küssnacht, Rontal, Raum Rotkreuz und Freiamt) ist für die Standortattraktivität dieser angrenzenden Gebiete sehr wichtig.

Durch die Realisierung des Bypass kann die Gefahr einer Überlastung der Nationalstrasse A4 zwischen Rotkreuz und Flüelen wesentlich verringert werden.

Die durch Stau verursachten Zeitverluste im Nord-Süd-Verkehr können erheblich reduziert werden.

Um die grossräumigen Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Autobahnausbauprojekten in der Zentralschweiz, insbesondere dem Gesamtsystem Bypass Luzern sowie der Fertigstellung der Nationalstrasse A4 aufzuzeigen, soll das ASTRA beauftragt werden, alle in der Zentralschweiz geplanten Autobahnausbauprojekte auf einer Zeitachse darzustellen.

8. Erwartungen an die eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier

Die Zentralschweizer Kantone bitten die eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier um Kenntnisnahme dieses Positionspapiers.

Aufgrund der hohen Wichtigkeit und des umfassenden Nutzens dieses Projektes werden die eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentarier darum gebeten, darauf hinzuwirken, dass das Gesamtsystem Bypass Luzern im Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz dem Modul 2 zugeordnet wird.