

E-Mail

Medien Stadt Luzern

Luzern, 31. August 2026

Medienmitteilung der Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission des Grossen Stadtrates: Kommission empfiehlt die Initiativen «CityLink Luzern» und «Stop Bypass» zur Annahme

Die Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission des Grossen Stadtrates (BUK) befasste sich an ihrer Sitzung vom 20. August 2026 mit zwei Initiativen. Nach Anhörung von Vertretenden der jeweiligen Initiative empfiehlt die Kommission die Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung» und die Initiative «Stop Bypass & Co. – Keine Stadtautobahn!» zur Annahme. Das Abstimmungsergebnis fiel bei beiden Initiativen knapp aus.

Bericht und Antrag (B+A) 20/2026: «Initiative «CityLink Luzern – für eine Stadt der kurzen Wege und die Lösung der Reisebusparkierung»»

Die Idee hinter dem Projekt «CityLink Luzern» ist gemäss Initiativtext eine bessere Erschliessung des Stadtzentrums, des Luzerner Kantonsspitals und des Gebiets Ibach sowie die Schaffung einer angemessenen Parkierung für Reisebusse. Vorgesehen ist eine Kombination aus oberirdischer Seilbahn und unterirdischem Tunnel, die eine neue Verbindung vom Arbeitsgebiet Ibach über das Friedental und das Kantonsspital bis in die Altstadt schaffen soll. Im Ibach wäre ein Terminal mit Parkierungsanlagen für Reisebusse und Autos sowie möglichen Fernbusangeboten vorgesehen. Die Initiantinnen und Initianten rechnen mit einer Transportkapazität von rund 2'500 Personen pro Stunde und Richtung sowie mit Projektkosten von 150 bis 190 Mio. Franken, die vollständig privat finanziert werden sollen.

Nach Anhörung einer Vertretung des Initiativkomitees und der anschliessenden Beratung stimmte die Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission mit Stichentscheid der Kommissionspräsidentin, bei fünf zu fünf Stimmen und einer Enthaltung, für die Weiterverfolgung und Prüfung des Projekts. Die Kommission würdigte das private Engagement des Initiativkomitees. Ein Teil der Kommission war der Ansicht, dass dieses privat getragene Projekt einen innovativen Ansatz verfolgt, um die Frage der Carparkierung in der Innenstadt zu lösen und zentrale Plätze aufzuwerten. Offene Fragen zur Wirtschaftlichkeit, zum Realisierungszeitpunkt und den Auflagen im Verfahren sollen im Verlaufe des Projekts weiterbearbeitet und vertieft werden. Der andere Teil der Kommission zog die Weiterentwicklung der bestehenden Mobilitätsstrategie dem CityLink vor, da befürchtet wird, dass der CityLink zu einer Zunahme des Reisebustourismus führen würde. Zudem wurde befürchtet, dass es bei einer Realisierung des CityLinks aufseiten der Stadt zu einer grösseren Ressourcenbindung käme und im Gebiet Ibach Entwicklungen für gewerbliche und industrielle Nutzungen eingeschränkt würden, wobei insbesondere die Sorge besteht, dass die Stadt im Falle eines finanziellen Scheiterns des Projekts gezwungen sein könnte, Kosten übernehmen zu müssen.

Sollte die Initiative angenommen werden, war es der Kommission wichtig festzuhalten, dass sich der Stadtrat in diesem Fall für die Aufnahme des CityLinks in den Passepartout Tarifverbund einsetzt. Die Protokollbemerkung wurde einstimmig überwiesen.

Die Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission erklärte schliesslich die Initiative einstimmig für gültig und empfiehlt die Initiative mit Stichentscheid der Präsidentin zur Annahme.

B+A 21/2026: «Initiative «Stop Bypass & Co. – Keine Stadtautobahn!»»

Die Initiative fordert einerseits, dass der Verkehr durch die Stadt Luzern auf das bestehende Hochleistungsstrassennetz beschränkt wird, andererseits, dass sich die Stadt mit all ihr zur Verfügung stehenden Mitteln bei kantonalen und nationalen Behörden gegen zusätzliche Strassenkapazitäten in der Stadt und Region einsetzt, auch wenn diese bereits geplant, genehmigt oder in der Ausführung sind.

Nach Anhörung einer Vertretung des Initiativkomitees und ausführlicher Diskussion unterstützt die Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission dieses Anliegen mit sechs zu fünf Stimmen. Die Befürwortenden vertraten eine kritische Haltung gegenüber dem Bypass, den sie als veralteten Lösungsansatz betrachten. Aus ihrer Sicht bringt eine Kapazitätserweiterung keine Entlastung für die Stadt, sondern führt zu zusätzlichem Verkehr und damit zu einer Verschärfung der bestehenden Probleme. Sie bezweifelten den langfristigen Entlastungseffekt des Bypasses und befürchten, dass es über kurz oder lang an anderen Orten zu Flaschenhälsen kommt. Zudem wurde die geplante Stadtautobahn als überdimensioniert eingeschätzt und mit ihrer grossen asphaltierten Fläche als widersprüchlich zu den städtischen Bemühungen im Bereich der Entsiegelung und Begrünung gesehen.

Die Gegenargumente betonten, dass die Initiative zu weit gehe, da sie sich nicht nur gegen den Bypass richtet, sondern grundsätzlich gegen zusätzliche Strassenkapazitäten in der gesamten Region und damit eine offene Interessenabwägung erschwert. Hervorgehoben wurde das Engagement der Stadt, die durch die Nutzung ihres Handlungsspielraums im Umgang mit dem Bypass eine Kompromisslösung mit dem Kanton erzielen konnte, um auf diesem Weg konkrete Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr und bei der Verkehrssicherheit zu erreichen. Im Rahmen der Diskussion wurde auch die Möglichkeit einer Ungültigkeitserklärung erörtert, da nicht klar ist, welchen Hebel die Stadt bei einem Nationalstrassenprojekt und dem bereits weit fortgeschrittenen Bypass tatsächlich hat. Zudem war der Begriff der «Strassenkapazität» für einige Mitglieder unpräzise, was zusätzliche Fragen zur praktischen Umsetzung und Reichweite der Initiative aufwarf.

Die Initiative «Stop Bypass & Co. – Keine Stadtautobahn!» wurde schliesslich mit zwei Gegenstimmen für gültig erklärt (9 : 2 : 0) und von der Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission zur Annahme empfohlen (6 : 5 : 0 Stimmen).

Der Grosse Stadtrat wird beide Geschäfte voraussichtlich an der Ratssitzung vom 17. September 2026 beraten.