

Luzern, 2. Februar 2024

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 93**

Nummer: A 93
Protokoll-Nr.: 121
Eröffnet: 04.12.2023 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Albrecht Michèle und Mit. über den Stand der Dinge beim Bypass-Projekt im Abschnitt zwischen Sonnenberg- und Schlundtunnel

Zu Frage 1: Zuletzt wurden im März 2023 im Rahmen eines Blicks in die Werkstatt erste Zwischenergebnisse der Überlegungen der Planerteams veröffentlicht. Die Veröffentlichung hat gezeigt, dass die Projektpartner konstruktiv an Ansätzen arbeiten, die das Problem in diesem Lebensraum am besten lösen. Wie ist mittlerweile der aktuelle Stand der Erkenntnisse und Resultate der Testplanung?

Am 12. Januar 2024 fand zum erfolgreichen Abschluss der Testplanung eine Medienkonferenz statt (vgl. [Medienmitteilung](#)). Die Partner einigten sich mit der [Absichtserklärung II](#), die an der Medienkonferenz unterzeichnet wurde, auf die gemeinsame weitere Zusammenarbeit. Die Unterlagen und weitere Informationen zu den Ergebnissen der Testplanung finden sich auf der Webseite ueberdeckung-a2-luzernsued.lu.ch.

Zu Frage 2: Bereits 2019 wurde das Postulat der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates «Berücksichtigung von städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen beim Bypass Luzern und bei anderen Nationalstrassen-Bauprojekten» gutgeheissen. Explizit wurde darin der Bundesrat angehalten, im Zusammenhang mit dem Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen auch beim Bypass Luzern unter anderem dem Aspekt der städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen sowie dem Lärmschutz einen besonderen Stellenwert beizumessen. Auch wurde der Bundesrat gebeten, die gesetzlichen Möglichkeiten der Mitfinanzierung durch den Bund voll auszuschöpfen und – falls erforderlich – eine Anpassung der Standards, der Verordnungen und der Gesetzesgrundlagen zu prüfen. Wie beurteilt der Regierungsrat die Resultate des Testplanungsprozesses vor dem Hintergrund der auf Bundesebene vorgegebenen Zielsetzungen? Wurde die Mitfinanzierung des Bundes im bisherigen Prozess bereits thematisiert?

Der Regierungsrat würdigt den gemeinsamen Prozess, das kooperative Testplanungsverfahren und die gewonnenen Erkenntnisse als wertvolle Grundlage zum weiteren Vorgehen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA), der Kanton Luzern sowie die Stadt Kriens beteiligen sich jeweils zu einem Drittel an den Kosten für das Testplanungsverfahren sowie an den Kosten für

die nächste Phase des Verfahrens. Es konnte ein gemeinsames Verständnis zur stadträumlichen Aufwertung des offenen Autobahnabschnitts erzielt werden. Die in der Testplanung identifizierten Entwicklungspotenziale sind jedoch noch zu wenig konkret, um als Grundlage für die Klärung der Zuständigkeiten, der Termine und der Finanzierung zu dienen. Die Projektpartner haben sich daher auf ein schrittweises Vorgehen geeinigt: In einer nächsten Phase sollen das gemeinsame Zielbild geschärft, die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen respektive vorbereitet, die nötigen Anpassungen der Nationalstrasse konkretisiert sowie die Finanzierung eines zu realisierenden Projektes geklärt werden.

Zu Frage 3: In vergleichbaren Projekten in anderen Regionen beteiligte sich auch die kommunale Ebene nach ihren finanziellen Möglichkeiten. Wurde die Mitfinanzierung durch die Stadt Kriens im bisherigen Prozess bereits thematisiert?

Wir verweisen auf unsere Antwort zur Frage 2. Die Aspekte der Finanzierung der kommenden Phase sind in der Absichtserklärung II geregelt.

Zu Frage 4: Anlässlich der Mai-Session 2020 hat der Kantonsrat die Motion M 700 von Marcel Budmiger über «flankierende Massnahmen zum Bypass – Kanton muss mitfinanzieren» als Postulat erheblich erklärt. Der Regierungsrat wird damit beauftragt, die Schaffung gesetzlicher Grundlagen zu prüfen, damit der Kanton flankierende Massnahmen zum Bypass Luzern mitfinanzieren kann. Es wurde ausgeführt, dass eine solche Schaffung frühestens dann angegangen werden könne, wenn die von den Projektpartnern der Absichtserklärung angestossene Planung möglicher städtebaulicher Massnahmen genug weit sei. Wie ist der aktuelle Stand betreffend die Schaffung gesetzlicher Grundlagen für die Mitfinanzierung flankierender Massnahmen?

Auch hier verweisen wir auf die Antwort zur Frage 2. In einer nächsten Phase (2024–2025) sollen das gemeinsame Zielbild geschärft, die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen respektive vorbereitet, die nötigen Anpassungen der Nationalstrasse konkretisiert sowie die Finanzierung eines zu realisierenden Projektes geklärt werden.

Zu Frage 5: Ist eine (teilweise) Finanzierung durch Mehrwertausgleich denkbar? Und wenn ja, können bereits Schätzungen dazu abgegeben werden?

Diese Fragen werden im Rahmen des nun folgenden Prozesses zu klären sein.