

## **Projekt Bypass Luzern**

### **Postulat Baumgartner: Bypass Luzern (Nr. 129/2006)**

**Eingang: 27. Juni 2006**

**Zuständiges Departement: Baudepartement**

### **Postulat Winiker: Verzicht auf Bypass Variante kurz 1 (Nr. 201/2007)**

**Eingang: 31. Mai 2007**

**Zuständiges Departement: Baudepartement**

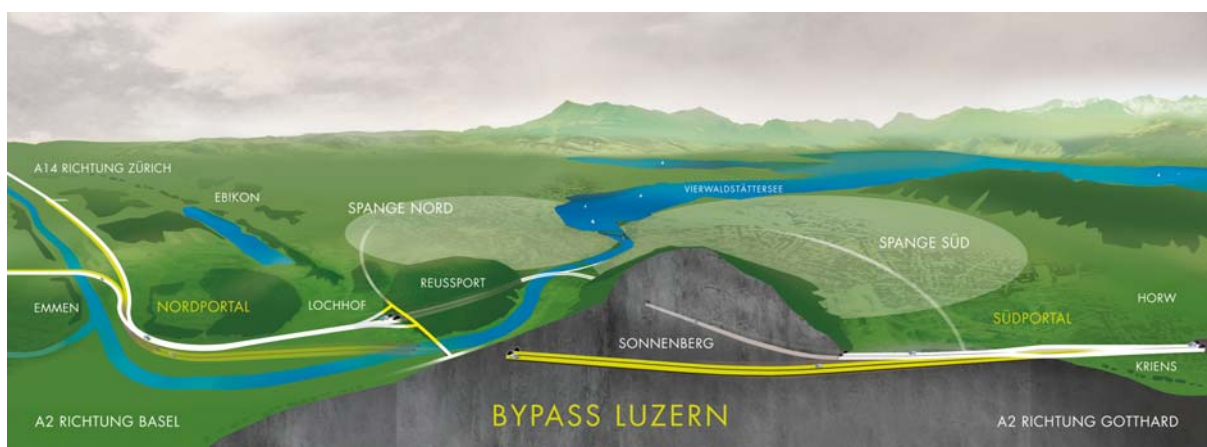
### **Überweisung**

Die beiden Vorstösse wurden an folgenden Sitzungen des Einwohnerrates dem Gemeinderat zur Berichterstattung überwiesen:

- Postulat Baumgartner, Bypass Luzern: 25. Januar 2007
- Postulat Winiker, Verzicht auf Bypass Variante kurz 1: 13. März 2008

### **Informationen zum Projekt Bypass Luzern**

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat im Juni 2010 beschlossen, dass das generelle Projekt Bypass Luzern ausgelöst wird. Im Rahmen des generellen Projekts sollen unter anderem die Machbarkeit, die Umweltverträglichkeit und die Kosten detailliert dargelegt werden. Das ASTRA übernimmt nun die weitere Planung für den Bypass. Nach Abschluss wird das generelle Projekt dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt.



Der Bypass Luzern führt den nationalen und regionalen Durchgangsverkehr von Emmen nach Horw auf einer neuen Autobahnachse an der Stadt Luzern vorbei. Parallel zur bisherigen Autobahn steht damit im hochbelasteten Agglomerationskern ein neuer Nationalstrassenabschnitt zur Verfügung. Die bestehende A2 durch den Reussport- und den Sonnenbergtunnel wird dem Ziel-/Quellverkehr von und nach Luzern überlassen und wird Teil der Stadttumfah-

zung Luzern ("Cityring Luzern"). Die vorgesehenen Planungsschritte und die Begründung des Vorhabens können unter [www.bypass.lu.ch](http://www.bypass.lu.ch) nachgelesen werden.

Der Bund hat alle seine Ausbaumassnahmen zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz umfassend geprüft und vier Modulen zugeordnet. Der Bypass Luzern wurde ins Modul 3 aufgenommen. Modul 3 heisst, dass es sich um ein notwendiges Projekt handelt, das aber mit den heute verfügbaren finanziellen Mitteln des Bundes nicht finanzierbar ist. Die Zuordnung zum Modul 3 hat zwei Gründe: Zum einen ist der Bypass Luzern mit seinen beiden Tunnelröhren im gesamtschweizerischen Vergleich eine sehr teure Lösung. Zum Anderen beseitigt er einen Engpass der niedrigsten Problemstufe I. Das Projekt wird deshalb weiter konkretisiert, ist aber aus heutiger Sicht nicht finanziert. Im Jahre 2012 werden die Projekte der Module 2 und 3 einer neuen Beurteilung unterzogen und neu priorisiert. Die Ergebnisse werden in einer Programmbotschaft zusammengefasst und den eidgenössischen Räten zum Beschluss vorgelegt. Bis zum Bau selber müssen die definitiv ins Programm Engpassbeseitigung aufgenommenen Projekte alle nötigen Planungs- und Verfahrensschritte durchlaufen. Der Baubeginn für den Bypass Luzern dürfte deshalb frühestens in 10 bis 15 Jahren erfolgen.

#### ***Bericht zum Postulat Baumgartner: Bypass Luzern (Nr. 129/2006)***

Das Postulat fordert den Gemeinderat auf, ab sofort eine aktive Rolle in der Planung zu übernehmen und einen klaren Forderungskatalog für die weitere Planung zu erstellen. Dabei sei insbesondere zu verlangen, dass die Gemeinde Kriens das heutige Niveau in Sachen Lärm- und Abgasimmissionen im Minimum halten und wenn immer möglich verbessern kann.

Die Gemeinde Kriens hatte seit Eingabe der politischen Vorstösse verschiedentlich Kontakt mit technisch und politisch verantwortlichen Personen zum Projekt Bypass:

- Schreiben der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) vom 21. August 2007 an das Baudepartement Kriens betreffend Verzicht auf "Bypass kurz"
- Verhandlung vom 14. Juli 2009 zur Teilrevision Ortsplanung 2009 mit Dienststellen vif und rawi, Rechtsdienst BUWD sowie Marazzi Generalunternehmung betreffend Raumsicherung Portal Bypass und Zielkonflikt mit Projekt Coop / Marazzi
- Gespräch vom 18. August 2009 zwischen Regierungsrat Max Pfister und den Gemeinderäten Paul Winiker und Matthias Senn betreffend Teilrevision Ortsplanung und Raumsicherung Bypass
- Gespräch vom 24. Februar 2010 des Gesamtgemeinderates mit Ständerat Konrad Graber und Kantonsingenieur Rolf Bättig betreffend Projekt Bypass Luzern
- Teilnahme des Gemeinderates an Medienorientierung Bypass Luzern vom 24. Juni 2010

Verantwortlich für die Planung und damit auch für Fragen der Raumfreihaltung ist ab jetzt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und nicht mehr der Kanton. Die Auslösung des generellen Projektes ist Grundlage zur vorsorglichen Freihaltung des Strassenraums für die Ausscheidung von Planungszonen. Der Gemeinderat will aktiv auf die Projekterarbeitung Einfluss nehmen und die bestmöglichen Bedingungen für die Gemeinde erzielen. Die Analyse der Chancen und Risiken für die Gemeinde sowie die Forderungen des Gemeinderates sind im Kapitel "Erwägungen des Gemeinderates Kriens" beschrieben.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

***Bericht zum Postulat Winiker: Verzicht auf Bypass Variante kurz 1 (Nr. 201/2007)***

Das Postulat verlangt vom Gemeinderat, dass er sich beim Kanton gegen die Variante "Bypass kurz 1" einsetzt.

Der Kanton Luzern hat in den Jahren 2005/2006 eine umfassende Zweckmässigkeitsbeurteilung erarbeiten lassen. Insgesamt wurden zwölf Varianten (inkl. reiner ÖV-Lösungen) für die Behebung der Verkehrsengpässe auf der A2 auf ihre Zweckmässigkeit hin untersucht. Beurteilungskriterien waren der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden, die Verkehrssicherheit, die Kosten für die Erstellung und den Betrieb, die Realisierbarkeit, die Umweltauswirkungen und der Ressourcenverbrauch sowie die Auswirkungen auf die Siedlung und die Wirtschaft. Die Variante "Bypass kurz" erwies sich dabei als zweckmässigste Lösung mit den geringsten Investitions- und Betriebskosten und mit dem besten Ergebnis bezüglich Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.

Mit dem Entscheid betreffend Weiterplanung des generellen Projektes ist auch der Variantenentscheid definitiv. Für das Bundesamt für Strassen (ASTRA) gibt es nur noch das Projekt Bypass Luzern und keine Varianten mehr. Das Projekt besteht aus zwei rund 4.5 Kilometer langen Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen. Der Bypass beginnt an der Verzweigung Rotsee. Dort taucht er in den Untergrund ab und unterquert die Reuss. Vor dem Tunnel Schlund in Kriens tauchen die beiden Tunnelröhren wieder auf und münden in die bestehende A2. Die Autobahn wird im Bereich Nidfeld nach der Fertigstellung acht Fahrstreifen, davon eine vierstreifige geradlinige Rampe, aufweisen. Heute sind es in diesem Abschnitt sechs Fahrstreifen. Nicht vorgesehen sind Rampen- oder Brückenbauwerke in Höhenlage, die das Ortsbild in diesem Bereich zusätzlich beeinträchtigen würden.

Der Gemeinderat bedauert, dass auf die kritischen Bedenken der Gemeinde Kriens betreffend Variante "Bypass kurz" in der Evaluationsphase nicht eingetreten wurde. Er nimmt aber zur Kenntnis, dass die Variantenevaluation abgeschlossen ist und das Projekt Bypass Luzern mit einem Anschluss im Bereich Nidfeld vor dem Portal Tunnel Schlund weitergeplant wird.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderates liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

***Zusätzliche Erwägungen des Gemeinderates Kriens***

Der Bypass Luzern bietet aus kommunaler Sicht Chancen und Risiken. Mögliche Chancen des Projektes Bypass Luzern für die Gemeinde Kriens sind:

- Die Gemeinde profitiert direkt von der Engpassbeseitigung auf der A2, weil jede Überlastung der Nationalstrasse zu einer Verkehrsverlagerung in das lokale Verkehrsnetz führt. Aufgrund von Verkehrsprognosen ist mit einer weiteren Zunahme von Staus auf der A2 zu rechnen, was sich unmittelbar negativ auf die Verkehrsqualität in der Agglomeration und damit in der Gemeinde Kriens auswirkt. Von einer Entlastung kann allerdings nur die Rede sein, wenn die jährliche Verkehrszunahme von 1.5% auf der A2 gebremst wird.
- Der öffentliche Verkehr profitiert von einer Verkehrsentslastung im lokalen Verkehrsnetz der Agglomeration Luzern, indem die Voraussetzung geschaffen wird, dass die Buslinie 1 mit weniger Störungen verkehren und damit an Fahrplanstabilität gewinnen kann.
- Die beiden Autobahnanschlüsse sind ein Standortvorteil für die Gemeinde.

Mögliche Risiken des Projektes Bypass Luzern für die Gemeinde Kriens sind:

- Im Bereich Nidfeld sind viele Grundstücke, Gebäude, Firmen (und damit Arbeitsplätze) direkt von der Flächenbeanspruchung des Projektes betroffen. Auf der Westseite der Autobahn (Bereich Wyssmatt) müssen bestehende Gebäude abgerissen oder zurückgebaut werden. Das Bundesamt für Strassen kann erst nach Vorliegen des generellen Projekts die Raumsicherung für den Bypass grundeigentümergebunden umsetzen. Bei der Teilrevisi- on 2009 der Ortsplanung Kriens wurde für die Umzonung des Areals Nidfeld das Bebau- ungsplanverfahren als Kompromiss gewählt, damit nicht die Gemeinde eine grundeigen- tümmergebundene Raumsicherung durchsetzen muss. In den nächsten Jahren könnten weitere Gewerbebetriebe in ihrer Entwicklung eingeschränkt sein, weil bauliche Erweite- rungen nicht zugelassen werden.
- Die lange Unsicherheit der Unternehmen im Gebiet Nidfeld und Wyssmatt während der 20 bis 30 Jahre dauernden Planungs- und Realisierungsphase ist volkswirtschaftlich ein Problem. Es besteht das Risiko, dass Unternehmen in andere Gemeinden abwandern und damit Arbeitsplätze und Steuersubstrat in der Gemeinde verloren gehen.
- Während der Realisierungsphase von ca. 10 Jahren wird das Gebiet Nidfeld sehr stark beansprucht mit Bau- und Installationsplätzen, Baustellenverkehr sowie den daraus resul- tierenden Verkehrsbelastungen und Immissionen. Auch nach der Inbetriebnahme gibt es zusätzliche Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, wenn das Projekt nicht optimiert wird oder wenn nicht technische Fortschritte zu einer Reduktion der Belastungen führen.

Der Gemeinderat anerkennt, dass der Endzustand des Projektes mit zwei zusätzlichen Fahr- streifen und einer Rampe in Tieflage im Gebiet Nidfeld weniger problematisch ist als früher angenommen. Er will die Interessen der Gemeinde aktiv ins Projekt einbringen. Nur ein geein- tes Auftreten aller Beteiligten (ASTRA, Kanton, Gemeinde, Planer, usw.) kann zu einem guten Ergebnis führen. Der Gemeinderat Kriens fordert deshalb für die Planung des generellen Pro- jektes und weiterer Projektphasen die Berücksichtigung folgender Bedingungen:

- Die nächste Planungsphase mit dem generellen Projekt muss die Erkenntnis bringen, ob das Projekt kommt oder ob es nicht kommt.
- Es wird erwartet, dass mit betroffenen Grundeigentümern und mit der Gemeinde fair um- gegangen wird. Betroffene Betriebe sollen die Chance erhalten, sich positiv nach ihren Bedürfnissen entwickeln zu können. Wenn sich ein Betrieb entwickeln will, der direkt vom Projekt Bypass tangiert ist, soll frühzeitig Landersatz gesucht und angeboten werden, falls dies notwendig ist.
- Die Verantwortung für grundeigentümergebundene Massnahmen zur Raumsicherung der Projektes muss beim Bund oder beim Kanton liegen. Die Gemeinde Kriens darf nicht da- zu gezwungen werden, da sie sonst in das Risiko von Entschädigungsklagen wegen mate- rieller Enteignung gelangt.
- Dem Immissionsschutz ist bei der Planung bestmögliche Beachtung zu schenken. Das Projekt soll als Chance genutzt werden, dass die Lärmimmissionen im Gebiet Dattenberg und im Gebiet Nidfeld gegenüber heute nicht erhöht, sondern spürbar reduziert werden.
- An die architektonische Gestaltung der Verzweigung im Gebiet Nidfeld sind höchste An- forderungen zu stellen.
- Der Baustellenverkehr ist so gut als möglich über die Autobahn A2 und nicht über das lokale Strassennetz abzuwickeln. Die Flächenbeanspruchung durch Installationsplätze ist minimal zu halten.