

kriens

Beantwortung Interpellation

Nr. 311/2024 Dringliche Interpellation Erni: Jetzt erst recht – Bund und Kanton in der Pflicht für siedlungsverträglichen Bau des Bypass Luzern!

Eingang

04.12.2024

Zuständiges Departement

Präsidialdepartement



Beantwortung

Jetzt erst recht – Bund und Kanton in der Pflicht für siedlungsverträglichen Bau des Bypass Luzern!

1. Schlussfolgerungen aus der Abstimmung

Wie interpretiert der Stadtrat die deutliche Ablehnung des Nationalstrassenausbaus – insbesondere in Kriens (59 % Nein) – in Bezug auf das Projekt «Bypass Luzern»?

Der Stadtrat sieht keinen unmittelbaren Bezug zum Projekt «Bypass Luzern». Bestandteil der Abstimmung waren die geplanten Nationalstrassenausbauten der sechs baureifen Projekte Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, Rosenbergstunnel St.Gallen, Rheintunnel in Basel, Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen sowie das Projekt zur Engpassbeseitigung zwischen Genf und Nyon.

Der «Bypass Luzern» inklusive seiner Finanzierung wurde bereits 2019 vom Bundesparlament beschlossen. Dieser Beschluss ist rechtskräftig.

Welche Bedeutung ordnet der Stadtrat dem angekündigten «Marschhalt bei sämtlichen Autobahn-Ausbauprojekten» - der nach der Abstimmung angekündigt wurde – bezüglich des Projektes «Bypass Luzern» zu?

Bisher hat der Stadtrat keine Signale, dass der angekündigte Marschhalt eine Bedeutung für das Projekt «Bypass Luzern» hat. Materiell gibt es auch keinen Grund dazu. Wie oben beschrieben hat das Bundesparlament der Finanzierung zugestimmt und die Realisierung ist damit rechtskräftig beschlossen. Anders als bei den sechs Projekten, die anlässlich der Eidgenössischen Volksabstimmung abgelehnt wurden. Das heisst, das «Bypass-Projekt» kann gemäss der Einschätzung des Stadtrats per Definition nicht Bestandteil eines allfälligen Marschhalts bei den geplanten Ausbauprojekten sein. Eher im Gegenteil, es könnte ein Hinweis auf die grosse Wichtigkeit der Berücksichtigung von städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen für die Mehrheitsfähigkeit sein. In Bezug auf das Bypass-Projekt bilden diese Zielsetzungen die zentralen Anliegen der Stadt Kriens ab.

2. Siedlungsverträglichkeit und städtebauliche Integration

Teilt der Stadtrat die Meinung, dass nach dem Krienser Nein zum Ausbau der Nationalstrassen bestätigt wurde, dass der Bypass nur als siedlungsverträgliches Projekt mit grossem Mehrwert für die lokale Bevölkerung umgesetzt werden kann?

In der ersten Absichtsklärung von Dezember 2021 haben die Projektpartner ASTRA, Kanton Luzern, Luzern Plus und die Stadt Kriens folgende gemeinsame Zielsetzung formuliert:

«Das offen geführte Teilstück der Autobahn, zwischen dem Tunnelportal Süd des Bypass und dem Tunnel Schlund, soll siedlungsverträglicher ausgestaltet werden und so die Attraktivität des Lebens- und Arbeitsraums LuzernSüd steigern. Insbesondere soll die Siedlungstrennwirkung verringert werden und die autobahnnahen Räume sollen städtebaulich in Wert gesetzt werden. Den städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen sowie dem Lärmschutz ist ein besonders grosser Stellenwert beizumessen, unter Berücksichtigung eines sicheren und flüssigen Betriebs der Nationalstrasse. Dies kann unter anderem durch eine ganze oder teilweise Überdeckung der Autobahn auf einem zweckmässigen Abschnitt erreicht werden. Alle Beteiligten unterstützen Abklärungen, ob die Überdeckung der Nationalstrasse, nutzbringend eingesetzt werden kann.»

Im Rahmen der Testplanung wurden dahingehende Lösungsansätze aufgezeigt. Aktuell sind die vier Projektpartner daran, diese Ansätze zu vertiefen und zu konkretisieren.

Mit Bezug zum Bypass-Projekt darf der Entscheid des Krienser Stimmvolkes zur nationalen Vorlage nicht überbewertet werden. Aber er zeigt eindrücklich, dass offenbar die Berücksichtigung von städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen von entscheidender Bedeutung für die Mehrheitsfähigkeit und Akzeptanz von Nationalstrassen-Projekten geworden ist.

Wie stellt der Stadtrat sicher, dass die Überdachung und flankierenden Massnahmen den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen und langfristig städtebauliche Mehrwerte schaffen?

Die letzten Zwischenergebnisse haben die Projektpartner am Blick in die Werkstatt vom 16. November 2024 dem Krienser Einwohnerrat und auch der interessierten Bevölkerung vorgestellt.

Bis Ende 2025 sollen das gemeinsame Zielbild geschärft, die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, respektive vorbereitet, die nötigen Anpassungen der Nationalstrasse konkretisiert und die Finanzierung geklärt werden. Die Erkenntnisse werden in einem Masterplan mit Synthese zwecks Abstimmung und Priorisierung der Vorhaben sowie als Grundlage für die nötigen Beschlüsse der Stadt Kriens inklusive Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen zusammengefasst.

Als Hauptbetroffene bringt sich die Stadt von den strategischen Gremien bis zu allen Projektgruppen im gesamten Prozesses proaktiv ein.

Welche Kriterien sieht der Stadtrat als unerlässlich an, damit das Projekt auf lokaler und kantonaler Ebene mehrheitsfähig wird?

Wie bereits erwähnt ist das Projekt Bypass rechtskräftig bewilligt. Es findet dazu keine Abstimmung mehr statt.

Die Berücksichtigung von städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen beim Bypass-Projekt bleiben die zentralen Anliegen der Stadt Kriens.

3. Vorzeigeprojekt als Chance

Sieht der Stadtrat ebenfalls die Chance das Projekt «Bypass Luzern» als Vorzeigeprojekt zu etablieren, das aufzeigt, wie der Bund zukünftige Nationalstrassenprojekte siedlungsverträglich gestalten kann?

Nicht nur die bereits vorliegenden Zwischenresultate, sondern alleine auch schon der Prozess der gemeinsamen Lösungssuche der vier Projektpartner für die städtebaulichen bzw. siedlungsverträgliche sowie landschaftsverträgliche Integration einer Autobahn in einen Siedlungsraum, dürfen als beispielhaft betrachtet werden.

4. Finanzierung der Überdachung und weiterer Massnahmen

Nach dem Autobahn-Nein sind im NAF-Gelder gebunden, die für siedlungsverträgliche Verbesserungen eingesetzt werden können. Wie setzt sich der Stadtrat dafür ein, dass der Bund gemäss Verursacherprinzip einen massgeblichen Teil einer umfassenden Überdachung übernimmt?

Die Klärung der Finanzierung ist ein wesentlicher Bestandteil der laufenden Vertiefungsarbeiten. Der Stadtrat ist mit den Projektpartnern im stetigen Austausch, welche Lösungen weiterverfolgt werden sollen und wie diese zu finanzieren sind. Neben der Finanzierung durch die öffentliche Hand (Bund, Kanton und Gemeinde bzw. Stadt) werden auch partnerschaftliche Finanzierungsmodelle mit privaten Investoren untersucht. Dies birgt das Potenzial, die öffentliche Hand massgeblich zu entlasten. Den Rahmen des Möglichen setzen die bestehenden gesetzlichen Grundlagen auf Stadt-, Kantons- und Bundesebene, welche auch betreffend die Finanzierungsfragen einzuhalten sind.

5. Begleitende Verkehrspolitik

Der Kanton hat für die Realisierung einer durchgehenden Busspur zwischen Luzern und Kriens einen extrem langen Zeithorizont angekündigt. Teilt der Stadtrat unsere Meinung, dass diese Buslinie vor der Realisierung des Projekts «Bypass Luzern» realisiert werden muss, um den Verkehr während der Bauphase zu entlasten?

Aus Sicht der Stadt Kriens ist die Realisierung der durchgehenden Busspur zeitlich vorzuziehen. Sie ist auch der Meinung, dass diese zeitnah bzw. vor der Realisierung des Bypasses als flankierende Massnahme für die doch sehr lange Realisierungsdauer umgesetzt werden soll.

Wie stellt sich der Stadtrat eine durchgehende Buslinie von Luzern bis ins Obernau vor?

Grundsätzlich muss die Fahrplanstabilität der Linie 1 und damit die Zuverlässigkeit auf dem Korridor Obernau-Kriens-Luzern verbessert werden. Die kantonalen Strassenbauprojekte Obernauerstrasse und Rängloch sehen entsprechende elektronische Bevorzugungsmassnahmen für den ÖV vor. Engpässe zwischen Kupferhammer und Obernau können nur punktuell mit zusätzlichen Flächen für Busspuren, wie beim Bell-Areal, behoben werden. Durchgehende Busspuren sind von Kupferhammer bis Bahnhof Luzern, möglich und zwingend zu realisieren.

Die Bauzeit des Bypass wird 15 Jahre dauern. Um die Erreichbarkeit Kriens während dieser Zeit am Stadttor Kupferhammer sicherzustellen, ist eine Busspur unerlässlich.

6. Faktenbasierte Planung

Derzeit basieren viele Planungen auf einer Norm von 2009, die angepasst wird. Welche Massnahmen wird der Stadtrat ergreifen, um vom Bund aktuelle und belastbare Zahlen in Bezug auf den Nutzen und die Auswirkungen auf die Stadt Kriens (Verkehr, Umwelt, Bevölkerung) einzufordern?

Die Aktualisierung der Verkehrszahlen bzw. der Verkehrsmodellberechnungen ist Aufgabe des Kantons. Dem Stadtrat ist der Fahrplan des Kantons Luzern nicht bekannt, wann diese Planungsgrundlagen überarbeitet bzw. aktualisiert werden sollen. Es ist dem Stadtrat ein Anliegen, dass die Auswirkungen und Veränderungen des Verkehrssystems nach Realisierung des Bypass bekannt sind und entsprechend mit einem Monitoring überwacht werden.

Kriens, 11. Dezember 2024