



Sitzung vom: 11. November 2025

Beschluss Nr.: 145

Interpellation betreffend dem Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem Bypass Luzern und dessen Bedeutung für den Kanton Obwalden; Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet

die Interpellation betreffend den Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem Bypass Luzern und dessen Bedeutung für den Kanton Obwalden (54.25.08), welche die Kantonsräte Roland Kurz, Sachseln und Severin Wallimann, Alpnach, und 30 Mitunterzeichnende am 11. September 2025 eingereicht haben, wie folgt:

1. Gegenstand und Begründung der Interpellation

Die Interpellanten verweisen auf die zunehmende Verkehrsbelastung auf der A2/A8 im Raum Lopper und betonen die Bedeutung des Bypass Luzern als zentrales Projekt für Ob- und Nidwalden. Wegen mehrerer Einsprachen verzögert sich der Baustart, weshalb die Wirtschaftsverbände beider Kantone kürzlich öffentlich Druck gemacht haben.

2. Vorbemerkungen

Der Bund realisiert mit dem Projekt „Gesamtsystem Bypass Luzern“ auf der Nationalstrasse A2 eine zusätzliche, richtungsgetrennte Transitachse (Bypass) bestehend aus zwei richtungsgetretennten Tunnelröhren (mit zwei Spuren) zwischen Ibach/Luzern Nord und Grosshof/Kriens. Weiter ist zwischen dem Autobahn A14 Anschluss Buchrain und der Verzweigung Rotsee ein Ausbau auf drei Spuren vorgesehen wie auch auf der südlichen Fortsetzung zwischen Luzern Süd und der Verzweigung Lopper. Ziele sind die Trennung von Transit- und Regionalverkehr, Entlastung der Stadtdurchfahrt und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der A2/A14 im Grossraum Luzern und der Nord-Südachse. Der Mehrwert für den Kanton Obwalden besteht in der Eliminierung der zunehmenden Stausituationen auf der A2 zwischen Stans und Luzern sowie auf der A8 zwischen Sarnen und Luzern durch die erhöhte Leistungsfähigkeit im Raum Luzern. Der Kostenrahmen dieses Grossprojekts beläuft sich auf 1,7 Milliarden Franken. Die Kosten sind über den Nationalstrassenbau finanziert. Die Federführung für das Projekt liegt beim Bundesamt für Strassen (ASTRA). Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erteilte im Februar 2024 die Plangenehmigung, gegen die aktuell Beschwerden von den Städten Luzern und Kriens sowie Umweltverbänden beim Bundesverwaltungsgericht hängig sind. Das ASTRA geht von einem Baubeginn frühestens 2026/27 aus. Die etappenweise Inbetriebnahme der Anlagen ist für die zweite Hälfte der 2030er Jahre geplant.

3. Fragenbeantwortung

3.1 Welche konkreten Schritte hat die Regierung unternommen, um gegenüber der Stadt Luzern, dem Bund (UVEK und ASTRA) und dem Kanton Luzern auf eine konstruktive und beschleunigte Beilegung der hängigen Einsprachen im Zusammenhang mit dem Bypass Luzern hinzuwirken?

Der Regierungsrat hat bislang keine konkreten Schritte unternommen, um auf eine beschleunigte Erledigung der Einsprachen einzuwirken. Eine Einflussnahme in Rechtsmittelverfahren durch nicht am Verfahren beteiligte Dritte ist grundsätzlich weder vorgesehen noch möglich. Entsprechend sind die Möglichkeiten des Regierungsrats, die Städte Luzern und Kriens sowie die einsprechenden Umweltorganisationen zu einem Einspracherückzug zu bewegen, begrenzt.

3.2 Wie beurteilt die Regierung die Auswirkungen der Verkehrsüberlastung auf die wirtschaftliche Entwicklung und die Standortattraktivität für den Kanton Obwalden - und inwiefern wird dies in der interkantonalen Zusammenarbeit thematisiert?

In seiner Stellungnahme vom 26. April 2018 zum Zahlungsrahmen 2020–2023 und zum Ausbauschnitt 2019 hat der Regierungsrat die rasche Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassen- und Schienennetz als sehr wichtig beurteilt. Zu den ausgewiesenen Kapazitätsengpässen auf den Nationalstrassen A2 und A14 im Raum Luzern hielt der Regierungsrat fest, dass die Engpassbeseitigung die entscheidende Anbindung des Kantons Obwalden an den Grossraum Zürich sicherstellt und darum eine direkte Auswirkung auf die Standortattraktivität des Kantons Obwalden hat. Entsprechend unterstützte der Regierungsrat die rasche Realisierung des Gesamtsystems Bypass Luzern ausdrücklich und vollumfänglich. Zudem forderte der Regierungsrat, den Ausbau auf drei Spuren von der Verzweigung Lopper bis Luzern Süd in das Projekt Bypass Luzern aufzunehmen. Der Regierungsrat erhob diese Forderung bereits in seiner Stellungnahme vom 7. Juli 2017 zur Erstauflage des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN). Seine Beurteilung ist nach wie vor unverändert.

3.3 Ist die Regierung bereit, gemeinsam mit Nidwalden und den betroffenen Wirtschaftsverbänden öffentlich und politisch mehr Gewicht für einen raschen Projektfortschritt beim Bypass Luzern einzufordern – und falls ja, in welcher Form?

Der Regierungsrat ist bereit und offen für eine Zusammenarbeit mit Nidwalden mit dem Ziel, die rasche Realisierung des Gesamtsystems Bypass voranzutreiben. Die Zentralschweizer Regierungskonferenz (ZRK) steht seit Jahren geschlossen hinter den Grossprojekten Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof und setzt sich dafür ein, dass die beiden Projekte nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sie begrüsst die Initiativen aus Gewerbekreisen. Den Möglichkeiten der Einflussnahme sind dadurch Grenzen gesetzt, dass es sich um ein laufendes Verfahren handelt.

Die ZRK wird das Thema Bypass auch am Treffen mit den eidgenössischen Parlamentarierinnen und Parlamentariern aus der Zentralschweiz im Januar 2026 vorbringen. Die Zentralschweizer Regierungskonferenz wird dabei eine Vereinfachung und Beschleunigung der Bewilligungs- und Rechtsmittelverfahren für Infrastrukturprojekte auf nationaler Ebene fordern.

Protokollauszug an:

- Kantonsratsmitglieder (samt Interpellationstext)
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Energie
- Tiefbauamt

Im Namen des Regierungsrats



Stefan Keiser
Landschreiber-Stellvertreter



Versand: 18. November 2025