

Luzern, 17. September 2024

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 203**

Nummer: A 203
Protokoll-Nr.: 995
Eröffnet: 06.05.2024 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Wedekind Claudia und Mit. über die Seetaler Strassenbauprojekte

Zu Frage 1: Wieso zieht sich das Projekt (K 16 Gelfingen – Baldegg, Plan Nr. 61) derart in die Länge?

Das Projekt K 16, Hochdorf/Hohenrain/Hitzkirch, Baldegg (exkl.) – Gelfingen Dorf (exkl.), Optimierung Normalprofil, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse wurde im März 2018 öffentlich aufgelegt. Zum Projekt sind insgesamt 17 Einsprachen eingegangen. Die Einspracheverhandlungen erfolgten in den Jahren 2020 und 2021. Verzögerungen in der Projektbearbeitung sind in erster Linie auf die knappen personellen Ressourcen innerhalb der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif), Abteilung Planung Strassen, zurückzuführen.

Zu Frage 2: Wo stehen beim Projekt (K 16 Gelfingen – Baldegg, Plan Nr. 61) die aktuellen Planungsarbeiten und welches sind die nächsten Schritte?

Aktuell wird das Projekt überprüft, aktualisiert und die noch offenen Einsprachen werden zu einem Abschluss gebracht. Die Projektüberprüfung umfasst unter anderem die Abstimmung mit dem neuen im Entwurf vorhandenen kantonalen Velokonzept sowie auch die Aktualisierung des Kostenvoranschlags. Überprüft wird auch der Umgang mit zwei Gebäuden im Bereich Gölpi in Hohenrain. Nach der Bereinigung von Projekt und Einsprachen folgen die Projektbewilligung durch den Regierungsrat sowie der Baubeschluss durch den Kantonsrat.

Zu Frage 3: Welche Arbeiten sind für das Jahr 2024 geplant (gemäss Bauprogramm sind 6 Mio. Fr. eingestellt)?

Im Jahr 2024 sind nur Planungsarbeiten vorgesehen (vgl. Antwort zu Frage 2). Der Regierungsratsentscheid zum Projekt und die Vorlage des Dekrets an das Parlament sollen 2025 erfolgen.

Zu Frage 4: Gibt es taktische Gründe, so dass Priorisierungen zu Gunsten anderer Projekte gemacht wurden? Falls ja, welche?

Nein, es gibt keine solche taktischen Gründe.

Zu Frage 5: Gibt es Planungsoptionen, damit die beiden Häuser, welche direkt an die Strasse grenzen, nicht verschoben werden müssen und wie sehen diese aus?

Im Rahmen der Erarbeitung des Projekts wurden verschiedene Varianten zum Umgang mit den zwei Gebäuden im Gebiet Gölp in Hohenrain geprüft. So wurde eine lokale Reduktion der geplanten Strassenverbreiterung mit einer Führung des Radwegs östlich der Gebäude geprüft. Insbesondere eine Reduktion der Strassenbreite mit weiterhin minimalem Abstand zu den Gebäuden wurde sowohl für den Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrasse wie auch für die Wohnnutzung der Gebäude als langfristig nicht als nachhaltig beurteilt. Mögliche Lösungen für die Gebäude sind deshalb eine Verschiebung oder der Abbruch. Im aufgelegten Bauprojekt ist eine Verschiebung der zwei Gebäude enthalten. Die Gebäude und auch die Baugruppe befinden sich im Bauinventar. Es ist dem Grundeigentümer aber belassen, anstelle der Verschiebung auf eigene Kosten ein Neubauprojekt auszuarbeiten und separat bewilligen zu lassen.

Zu Frage 6: Welchen Stand haben die Projekte, K 16 Aesch – Kantonsgrenze, Plan Nr. 62, K 56 Hochdorf – Traselingen, Plan Nr. 94, und K 16 Ortsdurchfahrt Ballwil, Plan Nr. 60?

Das Projekt K 16 Aesch – Kantonsgrenze (Massnahme Nr. 64 im Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen) konnte aufgrund von fehlenden personellen Ressourcen (vgl. Antwort zu Frage 2) noch nicht gestartet werden. Es ist vorgesehen mit der Planung im Frühling 2025 zu beginnen.

Beim Projekt K 16 Ortsdurchfahrt Ballwil (Massnahme Nr. 60 im Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen) handelt es sich explizit um eine Planung. In einem nächsten Schritt erfolgt die Ausschreibung und Vergabe der Planerarbeiten für das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK). Mit den Arbeiten für das BGK wird frühestens im Jahr 2025 gestartet. Es wird mit einer Bearbeitungsdauer von 1 – 1.5 Jahren gerechnet.

Für das Projekt K 56 Hochdorf – Traselingen (Massnahme Nr. 94 im Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen) wurden die Planerleistungen für die Erstellung des Bauprojekts im Sommer 2024 öffentlich ausgeschrieben und vergeben. Das Projekt hat Verzögerungen infolge fehlender personeller Ressourcen seitens der Dienststelle Vif erfahren (vgl. Antwort zu Frage 2). Um das Projekt nicht stoppen zu müssen, wurde eine externe Projektleitung eingesetzt.

Zu Frage 7: Welche Projekte/Bauten im Seetal wurden im Bauprogramm 2023–2026 von A nach B oder sonst in irgendeiner Weise verschoben? Wie hoch war die jeweilige Bausumme und was waren die damaligen Begründungen?

Die Einreihung im Bauprogramm ist vom Kantonsrat vorgegeben und wird nicht verändert. Mit Beschluss B 120 vom 28. November 2022 hat der Kantonsrat das Bauprogramm 2023–2026 für die Kantonsstrassen beschlossen. Darin enthalten ist folgende Aussage:

"Erfahrungsgemäss können nicht alle Projekte wie geplant abgewickelt werden. Weiter stellt die Sicherstellung der erforderlichen Ressourcen für die Umsetzung des Bauprogramms aufgrund des Fachkräftemangels eine Herausforderung dar. Deshalb hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement die Terminplanung der Vorhaben in den Töpfen A bis C laufend zu überprüfen und die Vorhaben bei Abweichungen neu zu priorisieren und so die Vereinbarkeit mit dem AFP sicherzustellen. Massgebend sind die im AFP eingestellten finanziellen Mittel, die in den jährlichen Voranschlägen zur Verfügung stehen und im Einzelfall von der dafür zuständigen Behörde bewilligt werden."

Für die Sicherstellung der allgemeinen Mobilität, für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Erreichung der Ziele gemäss dem Planungsbericht Zumolu sind neue Lösungen der Finanzierung aufzuzeigen. Insbesondere besteht ein grosser Mittelbedarf bei zukünftigen Strassenbauprojekten (Sanierungen von bestehenden Kantonsstrassen, mögliche Umfahrungen, Busbevorzugungen usw.) und der Umsetzung von Radrouten ausserhalb der Kantonsstrassen. Die Umsetzung des Bauprogramms wird somit entsprechend der zur Verfügung stehenden planerischen und finanziellen Ressourcen laufend angepasst. In Bezug auf die finanziellen Ressourcen verweisen wir auch auf die Ausführungen in der Stellungnahme zum Postulat P170 Spring Laura namens der Kommission Verkehr und Bau über die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.