

**KANTONSRATSPROTOKOLL**

Sitzung vom 19. März 2024  
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

**A 93 Anfrage Albrecht Michèle und Mit. über den Stand der Dinge beim Bypass-Projekt im Abschnitt zwischen Sonnenberg- und Schlundtunnel / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Michèle Albrecht ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Michèle Albrecht: Ich lege meine Interessen als Co-Präsidentin des überparteilichen Komitees «BypassPLUS» offen, das sich für die siedlungsverträgliche Lösung im Raum Luzern Süd einsetzt. Ich erlaube mir einige Bemerkungen zu den laufenden, zwar getrennten, aber inhaltlich verknüpften Verfahren. Erstens der Rechtsweg: Seit Februar 2024 liegt durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) die Plangenehmigungsverfügung zum Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern vor. Die meisten Einsprachen, auch jene der Stadt Kriens, wurden dabei abgelehnt. Der Stadtrat wurde Anfang März 2024 vom Krienser Parlament beauftragt, mit dem Weiterzug ans Bundesverwaltungsgericht den weiteren Rechtsweg zu beschreiten, so auch der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS). Dabei geht es hauptsächlich um die Siedlungsverträglichkeit und die Stadtreparatur, aber auch um den Lärmschutz und die Baustellensituation sowie um die wichtigen flankierenden Massnahmen, insbesondere die durchgehende Busspur. Der gesetzliche Rahmen zur Mitfinanzierung wurde von unserem Rat mit der als Postulat erheblich erklärten Motion M 700 bereits 2020 thematisiert. Zweitens das andere Verfahren über diesen gemeinsamen Prozess: Nach Abschluss der Testplanung unterzeichneten die vier Projektpartner – der Bund, der Kanton Luzern, die Stadt Kriens und LuzernPlus – im Januar 2024 die Absichtserklärung II. Bis im Jahr 2025 will man auf Augenhöhe das Schaffen von Verbindlichkeiten bezüglich des gemeinsamen Zielbilds, der planungsrechtlichen Voraussetzungen sowie der Regelung der Finanzierung klären. Dabei ist es wichtig, dass die Mitfinanzierung des Bundes gemäss Beschluss des Ständerates von 2019 für eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Lösung voll ausgeschöpft wird. Diese Verfahren sind wichtig für unseren Kanton. Aus kantonaler Perspektive, aber auch aus der Perspektive der betroffenen Regionen bestehen grosse Hoffnungen auf eine verbindliche, machbare und finanzierbare Lösung. Ziel muss es sein, eine baldige, aber insbesondere städtebaulich verträgliche Umsetzung des auf Bundesebene bereits beschlossenen Bypassprojektes zu erreichen. Nur so können die Chancen für das für unseren Kanton und letztlich für die ganze Zentralschweiz wichtige Entlastungsprojekt oder auch Zwilling- oder Jahrhundertprojekt optimal genutzt werden. Ich ermutige den Kanton Luzern und alle Beteiligten einmal mehr, diese Ziele gemeinsam und wie bisher im konstruktiven Dialog

weiterzuverfolgen und diesen Weg zu beschreiten.

Martin Birrer: Meiner Meinung nach hat das Votum von Michèle Albrecht nichts mir ihrer Anfrage zu tun. Sie hat Fragen gestellt, und diese wurden beantwortet. Nach Ansicht der FDP-Fraktion wurden die Fragen richtig beantwortet. Michèle Albrecht kommt von Kriens und ich von Emmen. Ich wohne also am anderen Ende des Tunnels. Wir haben heute schon oft über die Gemeindeautonomie gesprochen. Ich stelle fest, dass diese auch hier nicht gleich gehandhabt wird. Der Bypass ist ein wichtiges Projekt. Meiner Meinung nach wäre es wichtig, dass wir uns für den Bypass einsetzen, sodass dadurch auch die nachgelagerten Probleme gelöst werden könnten.

Peter Fässler: Ich lege meine Interessen offen als Mitglied der Kerngruppe des Bürgerkomitees «BypassPLUS» sowie des Komitees «Bye Bypass», das gegen den Bypass ist. Ich möchte ganz klar betonen, dass es bei dieser Anfrage nicht um den Bypass geht, sondern um Kriens. In Kriens führt die Autobahn mitten durch die Stadt mit ihren bald 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Das verursacht Lärm und Dreck und verhindert den schnellen Zugang von einem Quartier zum andern. Mit dem Bau des Bypasses wird sich diese Situation zusätzlich verschärfen, da sich noch mehr Autobahnspuren durch Kriens wälzen. Alarmiert durch diesen Umstand macht sich die Bevölkerung der Stadt Kriens grosse Sorgen und beauftragte den Stadtrat via Einwohnerrat, sich für eine Verbesserung der Situation einzusetzen. Dies geschah durch Verhandlungen am runden Tisch mit dem Bundesamt für Strassen (Astra), dem Kanton Luzern, der Stadt Kriens und zu Beginn mit einem Bürgerkomitee. Diese Gespräche führten zur Vereinbarung für eine Testplanung für eine Überdeckung der Autobahn im Stadtbereich von Kriens, auch Einhausung genannt. Die Testplanung befindet sich nun in einer zweiten Phase zur Konkretisierung von Lösungen. In seiner Antwort beruft sich der Regierungsrat auf diese Vereinbarungen und bleibt in seinen Antworten sehr vage bis nichtssagend, was ich irgendwie nachvollziehen kann. Mit Entscheid vom 22. Februar 2024 liegt die Plangenehmigung des Uvek zum Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern vor. Dem Uvek scheinen die Faktoren Lärmproblem, Verbindungsproblem sowie Zerschneidungseffekte nicht schwerwiegend genug, und es weist jegliche Verantwortung für eine siedlungsverträgliche Gestaltung des Projektes von sich. Das Uvek will offenbar auch die Kosten auf den Kanton und die Stadt Kriens abwälzen, indem diese Probleme mit einem separaten Projekt gelöst werden sollen. Auch bei den flankierenden Massnahmen sieht sich das Uvek nicht in der Verantwortung und schiebt diese dem Kanton zu. Klar hat der Kanton auch eine Verantwortung in diesem Projekt. So warten wir noch immer auf eine separate Busspur vom Kupferhammer bis zum Luzernerhof. Auch sehen wir noch immer kein Verkehrskonzept für das Umfeld des Autobahnanschlusses während und speziell nach der allfälligen Inbetriebnahme des Bypassprojektes. Für die Stadt Kriens geht daher der Kampf um eine siedlungsverträgliche Autobahn durch Kriens weiter.

Korintha Bärtsch: Ich gehe mit Michèle Albrecht einig, aber nicht mit dem Schluss ihres Votums, wo sie den Bypass als Entlastungs-, Zwillings- oder Jahrhundertprojekt lobt. Die Grüne Fraktion hat eine komplett andere Einschätzung. Mit dem Bypass will man eine Kapazitätsmaschinerie ermöglichen, die schlussendlich auch in Konkurrenz zum Durchgangsbahnhof steht. Mit dem Bypass schaffen wir zusätzliche Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr (MIV), obwohl wir den Modalsplit zugunsten des öV verändern müssen. Die flankierenden Massnahmen, insbesondere die durchgehende Busspur von Kriens bis Ebikon, interessieren das Astra nicht. Die Antworten des Regierungsrates auf die Anfrage sind lauwarm. Die möglichst siedlungsverträgliche Umsetzung wird nur sehr vage erwähnt. Für uns ist es klar, dass ein Infrastrukturprojekt in dieser Dimension sorgfältig, umsichtig und eigentlich auch partizipativ geplant werden muss. Wenn man sieht, wie das

Astra seine Projekte plant, erhält man fast den Eindruck, als hätte es das Ziel, eine grosse Gegnerschaft zu schaffen, weil es sich nicht für flankierende Massnahmen oder eine siedlungsverträgliche Lösung interessiert. Wir wollen auch, dass der Regierungsrat dafür einsteht, dass Massnahmen für eine siedlungsverträgliche Lösung ergriffen werden. Es würde mich interessieren, ob der Lärmschutz beim Bypassprojekt aus Sicht der SVP-Fraktion verhältnismässig ist.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Der Bund hat in der Zwischenzeit die Plangenehmigung für den Bypass erteilt. Die Regierung ist erfreut darüber, dass es nun vorwärtsgeht. Sie kennen unsere Strategie, wir sind der Ansicht, dass es Strasse und Schiene braucht: den Bypass als Entlastungsprojekt und den Durchgangsbahnhof als Wachstumsprojekt für die Mobilität. Daran halten wir fest. Bezüglich Bypass ist die Genehmigung erteilt. Mehrere Einsprachen, unter anderem von der Stadt Kriens, wurden an die nächste Instanz, das Bundesverwaltungsgericht, weitergezogen. Die nächste und letzte Instanz wäre das Bundesgericht. In der Regel dauern solche Verfahren rund zwei Jahre pro Gerichtsinstanz. In der Zwischenzeit werden wir wohl weiter mit den bestehenden Infrastrukturen auskommen müssen. Gleichzeitig und parallel beschäftigen sich der Bund, der Kanton, das Astra, die Stadt Luzern und LuzernPlus mit dem Verfahren der Testplanung. Diese wurde abgeschlossen. Die Arbeit in der Steuerungsgruppe ist sehr konstruktiv und gut, auch mit dem Astra. Ich möchte Korintha Bärtsch entgegennehmen, dass beim Astra durchaus die Bereitschaft zur Mitentwicklung besteht. Das hat das Astra auch in anderen Teilen der Schweiz bewiesen. Der nächste Schritt in diesem Planungsprozess sind die Abklärungen zur Realisierung und vor allem zur Finanzierung. Für uns ist es klar, dass der Bund möglichst viel bezahlen soll, was heute möglich ist, denn es ist so in der Verordnung geregelt. Da es doch um hohe Kosten geht, müssen wir abklären, wer den Rest finanziert und welche Gefässe für diese Finanzierung allenfalls in Betracht gezogen werden können. Diese Fragen klären wir wiederum gemeinsam mit dem Astra, der Gemeinde Kriens und LuzernPlus. Die Finanzierung wird noch zur Knacknuss, das kann ich offen sagen, aber wir suchen gemeinsam mit dem Bund nach Lösungen.