
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
Telefax 041 210 65 73
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA
Brühlstrasse 3
4800 Zofingen

Luzern, 12. Januar 2015

2014-1097, Stellungnahme / Antrag

(bitte bei aller Korrespondenz erwähnen)

Gesuchsteller/in	Bundesamt für Strassen ASTRA, Filiale Zofingen Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen
Gegenstand	Generelles Projekt Bypass Luzern (Projekt Bund) als Bestandteil des Gesamtsystems Bypass Luzern

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2014 haben Sie dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern das generelle Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern zur Stellungnahme überwiesen.

A Ausgangslage

Das Gesamtsystem Bypass Luzern besteht aus den Teilprojekten Ausbau Nord, Tunnel Bypass, Ergänzungen Süd, Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (öV). Die Spange Nord und die Massnahmen für den öV sind ein Projekt des Kantons Luzern und nicht Bestandteil des generellen Projekts Bypass Luzern. Die beiden Projekte werden aber koordiniert geplant und entfalten ihre Wirkung nur gemeinsam.

Ausbau Nord

Der Abschnitt N14, Verzweigung Rotsee bis Anschluss Buchrain, wird von vier auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Der bestehende Tunnel Rathausen wird um eine dritte Tunnelröhre mit drei Fahrstreifen ergänzt. Im Abschnitt N2, Verzweigung Rotsee bis Anschluss Emmen-Nord, werden keine baulichen Massnahmen vorgenommen.

Tunnel Bypass

Der Tunnel Bypass besitzt als Kernelement zwei neue Tunnelröhren mit je zwei Fahrstreifen, welche Luzern zwischen Ibach und Grosshof unterqueren. Der Tunnel Bypass übernimmt den nationalen und regionalen Transitverkehr. Dadurch kann die bestehende Autobahn N2 (heutiger Cityring) als Stadtautobahn genutzt und das Gebiet nördlich des Zentrums über die Spange Nord und den Anschluss Luzern-Lochhof ans Nationalstrassennetz angebunden werden.

Ergänzung Süd

Auf der N2 ist zwischen dem Anschluss Luzern-Horw und dem Halbanschluss Hergiswil eine Pannestreifenumnutzung vorgesehen, sodass in diesem Abschnitt zukünftig durchgehend

drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Verfügung stehen. Der Tunnel Schlund verfügt bereits heute über drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Im Tunnel Spier sind keine baulichen Massnahmen notwendig, da sich die zusätzlichen Fahrstreifen durch eine reine Umnutzung ermöglichen lassen. Zwischen dem Südportal des Tunnels Spier und dem Halbanschluss Hergiswil sind bauliche Massnahmen erforderlich, um einen ausreichend langen Beschleunigungsstreifen der Einfahrt Hergiswil in Fahrtrichtung Nord zu gewährleisten.

Das generelle Projekt Bypass Luzern wurde gleichzeitig mit dem Vorprojekt Spange Nord und den Massnahmen für den öV den folgenden Stellen und Organisationen zur Vernehmlassung überwiesen:

Kantonale Stellen

- Denkmalpflege und Archäologie (e)
- Dienststelle Immobilien (e)
- Dienststelle Landwirtschaft und Wald (e)
- Dienststelle Umwelt und Energie (e, d)
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (e)
- Dienststelle Raum und Wirtschaft, Abteilung Raumentwicklung (e)
- Gebäudeversicherung (e)

Externe Stellen

- Luzerner Wanderwege (e)
- Verkehrsverbund Luzern (e)
- Gemeindeverband LuzernPlus (d)
- Schweizerische Bundesbahnen (d)

Gemeinden

- Buchrain (d)
- Ebikon (d)
- Emmen (d)
- Horw (d)
- Kriens (d)
- Luzern (d)

Die Stellungnahmen wurden entweder direkt in der Anwendung eBAGE eingefügt (e) oder als separates Dokument (d) eingereicht.

Der Kanton Nidwalden hat sich mit Stellungnahme vom 28. Oktober 2014 zuhanden des ASTRA zum generellen Projekt Bypass Luzern geäussert. Seine Stellungnahme bezieht sich auch auf Anlagen, die sich auf dem Gebiet des Kantons Luzern befinden.

Parallel zur Vernehmlassung Projekt Bypass Luzern erfolgte die Vernehmlassung zum kantonalen Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr. Zusätzlich wurde das kantonale Projekt bei der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) sowie der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zur Begutachtung eingereicht. Die Kommissionen haben mit Datum vom 5. September 2014 ein Gutachten zum Vorprojekt abgegeben. Grundlage für das Gutachten ist ein Vorabzug (Stand März 2014) des Vorprojektdossiers vom 23. Mai 2014.

B Stellungnahmen und Beurteilung

1. Kantonale Fachstellen

1.1 Die Gebäudeversicherung verzichtet gänzlich auf eine Stellungnahme, da die Brandvorschriften nicht zur Anwendung kommen. Die Abteilung Raumentwicklung der Dienststelle Raum und Wirtschaft stimmt dem generellen Projekt Bypass Luzern ohne Bedingungen und Auflagen zu.

1.2 Denkmalpflege und Archäologie

1.2.1 Aus denkmalschutzrechtlicher Sicht ist festzuhalten, dass mit der projektierten Linienführung im Gebiet St. Karli die im kantonalen Denkmalverzeichnis aufgeführte Kirche St. Karl untertunnelt wird. Eine solche Beeinträchtigung eines Denkmals von nationaler Bedeutung ist aus Sicht der Fachstelle nicht statthaft. Der Autobahnbau dürfe in keiner Weise zu Schäden an der Kirche St. Karl, einem Denkmal von nationaler Bedeutung, führen. Die Linienführung des Tunnels sei so zu wählen, dass er nicht unter die Kirche St. Karl zu liegen komme.

Die horizontale Linienführung im Bereich St. Karli und Reussquerung orientiert sich vor allem an der Geologie. Aufgrund von Lage und Verlauf der Felsisohypsen wurde eine Linienführung gewählt, die eine möglichst hohe Felsüberdeckung gewährleistet. Die Überdeckung im Bereich Kirche St. Karl beträgt über 30 Meter, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Immissionen im Bereich der Kirche (und auch der weiteren vom Tunnelbau betroffenen Gebiete) auf ein zulässiges Mass reduziert werden können. Da der genaue Bauvorgang noch nicht bekannt ist, hat die Prüfung im Rahmen der UVB 3. Stufe zu erfolgen. Aus einer gesamtkantonalen Sicht kann vor diesem Hintergrund auf eine Verlegung der Linienführung im Bereich der Kirche St. Karl verzichtet werden.

1.2.2 Aus archäologischer Sicht bestehen zu den Ausführungen im Umweltverträglichkeitsbericht 2. Stufe keine Ergänzungen und Einwände.

1.3 Landwirtschaft und Wald

1.3.1 Waldrechtlich ist festzuhalten, dass während der Bauphase für Bau- und Installationsplätze sowie für Ersatzmassnahmen voraussichtlich rund 43'000 m² temporäre Rodungen mit Wiederaufforstung an Ort und Stelle und für die Betriebsphase rund 24'000 m² definitive Rodungen notwendig sind.

Mit Blick darauf erfolgten im Sinne von Vorabklärungen mehrere Besprechungen mit dem Fachbereich Waldrecht der Dienststelle Landwirtschaft und Wald und erste notwendige Waldfeststellungen.

Entsprechend den Besprechungsergebnissen kann festgehalten werden, dass das Interesse an der Realisierung des Gesamtsystems Bypass Luzern höher zu gewichten ist als das Interesse an der Erhaltung der zu rodenden Waldflächen. Da die Bau- und Installationsplätze sowie die Ersatzmassnahmen auf die vorgesehenen Standorte angewiesen sind, können die Rodungen unter Bedingungen und Auflagen aus waldrechtlicher Sicht erteilt werden. Für die weiteren Planungen ist Folgendes zu beachten:

- *Das Rodungsgesuch einschliesslich der Pläne ist im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts 3. Stufe in enger Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Waldrecht der Dienststelle Landwirtschaft und Wald zu erarbeiten.*
- *Das Rodungsgesuch ist im gegebenen Zeitpunkt in Koordination mit dem Ausführungsprojekt (Auflageprojekt) öffentlich aufzulegen (mit Publikation im Kantonsblatt).*

1.3.2 Aus landwirtschaftlicher Sicht ist auf die Thematik Fruchtfolgeflächen und Realersatz hinzuweisen. Für die weiteren Planungen ist Folgendes zu beachten:

- *Die betroffenen Landwirtschaftsflächen sind aufzuzeigen, ihre Beanspruchung soll sich auf ein Minimum beschränken.*
- *Die ausgeschiedenen Fruchtfolgeflächen sind zu beziffern und zu kompensieren. Die Ersatzflächen sind im Projekt aufzuzeigen.*
- *Mit den betroffenen Landeigentümern ist frühzeitig Kontakt aufzunehmen. Sie sind in den Prozess betreffend Realersatz unter Berücksichtigung der verschiedenen Ausgangssituationen einzubeziehen.*

1.3.3 Aus fischereirechtlicher Sicht ist in den weiteren Planungen Folgendes zu beachten:

- *Für die Eingriffe in die Reuss (Verbreiterung Reussbrücke Buchrain) sind neben den vorgesehenen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen auch spezifische fischökologische Massnahmen (wie Raubbäume, Faschinenunterstände etc.) in das Projekt aufzunehmen.*

- *Im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts 3. Stufe ist aufzuzeigen, wie die vorgesehenen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen durch spezifische fischökologische Massnahmen in der Reuss ergänzt werden können.*

1.4 Umwelt und Energie

Aus umweltschutzrechtlicher Sicht lässt sich gemäss Mitbericht zur 2. Stufe der UVB Hauptuntersuchung und zum Pflichtenheft der 3. Stufe vom 30. September 2014 festhalten, dass die Angaben zur horizontalen und vertikalen Linienführung, die verwendeten Grundlagen wie auch die aufgezeigten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt während der Betriebsphase nachvollziehbar und plausibel sind. Die weiteren Planungen für die Bauphase können unter Berücksichtigung der im Mitbericht erwähnten Hinweisen, Empfehlungen und Anträgen ausgeführt werden.

1.5 Verkehr und Infrastruktur

1.5.1 Aus lärmschutzrechtlicher, verkehrstechnischer und baulicher Sicht bestehen gegen das generelle Projekt Bypass Luzern keine Einwände. Die weiteren Planungen können gestützt auf das vorliegende generelle Projekt ausgeführt werden.

1.5.2 Aus wasserbaurechtlicher und gewässerschutzrechtlicher Sicht gilt es auf die im Projekt vorgesehene Inanspruchnahme eines Gewässers sowie die Bauten und Anlagen im Gewässerraum hinzuweisen.

1.5.2.1 Das Projekt Bypass Luzern bedingt eine Verlegung des Krienbachstollens. Gestützt auf die vorliegenden Unterlagen ist eine abschliessende Beurteilung hinsichtlich Funktionsweise und einer möglichen Beeinträchtigung durch die Verlegung nicht möglich. Für den Vortrieb des neuen Krienbachstollens ist vorgesehen, den Abluftschacht der Lüftungszentrale Gütschwald zu verwenden. Im selben Perimeter zu liegen käme ein Einlaufbauwerk für die Ableitung der Hochwasser aus dem Gütschwald. Die Projektleitung Gütschbäche obliegt der Stadt Luzern, der Kanton Luzern hat keine detaillierten Kenntnisse über eine Weiterführung des besagten Vorhabens. Für die weiteren Planungen ist daher Folgendes im Sinn eines Antrags zu beachten:

- *Im Rahmen der weiteren Projektierung ist mittels hydraulischen Untersuchungen aufzuzeigen, dass das System Entlastung Krienbach funktioniert und keine negativen Auswirkungen auf Dritte hat.*
- *Der Vortrieb des Krienbachstollens von der Lüftungszentrale ist mit der Stadt Luzern im Zusammenhang mit dem Einlaufbauwerk Gütschbäche zu koordinieren.*

1.5.2.2 Mit dem geplanten Ausbau der N14 wird die Reuss respektive deren Gewässerraum in Anspruch genommen. Während der Ausbau des Rathausentunnels südlich der Autobahn zu liegen kommt, bedarf es an der Brücke Buchrain eine beidseitige Anpassung der Brücke. Untersuchungen im Rahmen des Projekts Hochwasserschutz und Renaturierung Reuss haben ergeben, dass durch die Anordnung der zusätzlichen Pfeiler gemäss Generellem Projekt Bypass Luzern die Hochwassersicherheit nicht negativ beeinträchtigt wird. In der Relevanzmatrix des UVB 2. Stufe ist die Thematik Oberflächengewässer, aquatische Ökosysteme, als relevanter Umweltbereich bezeichnet, der im Rahmen des UVB 3. Stufe detailliert behandelt wird. Bei der abschliessenden Betrachtung des Pflichtenhefts für den UVB 3. Stufe wird dieser Aussage nicht Rechnung getragen. Für die weiteren Planungen ist daher Folgendes im Sinn eines Antrags zu beachten:

- *Die in der Relevanzmatrix aufgeführten Umweltaspekte sind in den UVB 3. Stufe aufzunehmen. Das Pflichtenheft ist entsprechend anzupassen.*

1.5.2.3 Die aufgelisteten Grundlagen und Gewässer im Kapitel 5.8 des UVB 2. Stufe erachten wir als vollständig und richtig. Im Bericht wird der Konflikt Autobahnausbau zu Gewässerraum/Gewässerabstand beschrieben. Anhand eines Variantenvergleichs mit zugehörigen Bewertungskriterien wird als Fazit festgehalten, dass die Interessen des Gesamtverkehrs höher zu gewichten sind als die gewässerökologischen Interessen. Eine Interessensabwägung wird durch die Bewilligungsbehörden vorgenommen. Im UVB sollen Varianten be-

schrieben und verglichen, nicht aber abschliessend beurteilt werden. Eine Empfehlung darf erfolgen.

Bei der Analyse des Variantenstudiums stellen wir fest, dass mehrheitlich baurelevante Kriterien (Etappierbarkeit, Bauzustand, Transportkosten, Investitionskosten, Aushubvolumen, Bauzeit usw.) bewertet und wenig ökologische Kriterien erfasst wurden. Für die weiteren Planungen ist daher Folgendes im Sinn eines Antrags zu beachten:

- *Die Varianten sollen beschrieben, aber nicht im Sinne einer Interessensabwägung abschliessend beurteilt werden, vielmehr sind Empfehlungen abzugeben.*
- *Die Kriterienpunkte sind zu überarbeiten und die Bewertung erneut vorzunehmen.*
- *Falls trotz neuer Bewertungskriterien das gleiche Fazit erzielt wird, ist auf Ersatzmassnahmen einzugehen. Die Abteilung Naturgefahren / Wasserbau betrachtet in diesem Fall eine Kompensation der Inanspruchnahme, in Koordination mit dem Projekt Hochwasserschutz und Renaturierung Reuss, longitudinal entlang der Reuss als zielführender. Verbesserungen im aquatischen, amphibischen oder terrestrischen Bereich können erzielt werden.*

1.5.2.4 Die Ersatzmassnahme Revitalisierung des Baches (Gewässer-ID 142006) wird seitens der Abteilung Naturgefahren / Wasserbau begrüsst und als Ersatzmassnahme für Verlängerung von Bachdurchlässen, nicht aber für die Inanspruchnahme vom Gewässerraum Reuss gewertet. Für die weiteren Planungen ist daher Folgendes im Sinn eines Antrags zu beachten:

- *Die Linienführung und die Detailgestaltung des ausgedolten Fliessgewässers sind zu beschreiben und im Rahmen der nächsten Phasen ins Dossier zu integrieren.*

1.5.2.5 In den vorliegenden Unterlagen wird auf die Naturgefahren eingetreten und festgehalten, dass keine negativen Auswirkungen auf die Hochwassersicherheit resultieren werden. Diese Feststellung wird aus Sicht der Abteilung Naturgefahren bestätigt, sofern in den weiteren Planungen Folgendes erfüllt bleibt und beachtet wird:

- *Die Anordnung der Brückenpfeiler (Brücke Buchrain) hat gemäss der untersuchten Variante zu erfolgen.*
- *Die Bauten und Anlagen liegen ausserhalb des Einflussbereiches des Hochwassers (Viadukte).*
- *Der Thematik Gewässerraum ist im UVB 3. Stufe abschliessend zu behandeln.*

1.6 Gemäss der Fachstelle Luzerner Wanderwege tangiert das Projekt die Wanderwegverbindungen Luzern – Gisikon/Root, Luzern – Rain, Luzern – Eschenbach, Luzern – Hochdorf, Luzern – Emmenbrücke, Luzern – Sursee, Luzern – Ebikon, Luzern – Buchrain, Luzern – Zofingen, Buchrain – Eschenbach, Buchrain – Perlen, Ebikon – Inwil, Hergiswil – Horw, Hergiswil – Kriens, Luzern Allmend – Sonnenberg Station und Kriens Kupferhammer – Sonnenberg Station. Für die weiteren Planungen ist daher Folgendes zu beachten:

- *Es ist sicherzustellen, dass die Wanderwegverbindungen Luzern – Gisikon/Root, Luzern – Rain, Luzern – Eschenbach, Luzern – Hochdorf, Luzern – Emmenbrücke, Luzern – Sursee, Luzern – Ebikon, Luzern – Buchrain, Luzern – Zofingen, Buchrain – Eschenbach, Buchrain – Perlen, Ebikon – Inwil, Hergiswil – Horw, Hergiswil – Kriens, Luzern Allmend – Sonnenberg Station und Kriens Kupferhammer – Sonnenberg Station durch die Bauarbeiten nicht unterbrochen werden und immer uneingeschränkt begehbar sind.*
- *Eventuelle erforderliche Umleitungen und/oder temporäre Versetzungen der Wanderwegsignale (Wegweiser und Richtungszeiger) sind mit den Luzerner Wanderwegen abzusprechen und gehen zu Lasten des Projektes.*
- *Wanderwegstrecken die heute eine natürliche Wegoberfläche (Kies) aufweisen, sind als solche zu erhalten oder gemäss Rücksprache mit den Luzerner Wanderwegen zu ersetzen.*

2. Externe Organisationen

2.1 Verkehrsverbund Luzern

Der Verkehrsverbund Luzern verweist auf die Stellungnahme zum Vorprojekt Spange Nord des Kantons Luzern. Die geplanten und in den Unterlagen erwähnten Massnahmen zur För-

derung des öffentlichen Verkehrs werden als verhältnismässige Lösung begrüsst, die den öV angemessen mitberücksichtigt (vgl. Stellungnahme vom 27. August 2014, Beilage 2).

Die Verbindlichkeit der Umsetzung dieser Massnahmen wird jedoch als kritisch betrachtet. Die Anliegen zum öffentlichen Verkehr seien sicherzustellen. Inhaltlich wird die Ausfahrt in Kriens als kritisch beurteilt. Der ausgewiesene Mehrverkehr im Anschlussperimeter beeinträchtigt die öV-Systeme.

Die durch den Verkehrsverbund Luzern geäusserten Bedenken richten sich gegen den kantonalen Projektteil des Gesamtsystems Bypass Luzern. Die Massnahmen für den öV sind integraler Bestandteil des Projekts Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und sind finanziell und rechtlich in dieses integriert. Aktuell liegen die Massnahmen aber nur als Konzept vor, da es sich in erster Linie um betriebliche Massnahmen wie Spurumwidmungen und Lichtsignalanpassungen handelt. In der nächsten Projektphase sind die Massnahmen zu konkretisieren. Die Verkehrsverlagerungen im Anschluss Kriens sind im Projekt berücksichtigt.

2.2 Gemeindeverband LuzernPlus

Der Verband hält in seiner Stellungnahme vom 29. September 2014 fest, dass das Gesamtsystem Bypass Luzern neben dem Durchgangsbahnhof einer der beiden Grundpfeiler der kantonalen Verkehrsstrategie sei (vgl. Stellungnahme vom 29. September 2014, Beilage 3). Um eine breite Abstützung und Akzeptanz für das Projekt zu gewährleisten, müssten in den weiteren Planungen insbesondere folgende Grundsätze eingehalten werden:

- *Die siedlungsverträgliche Einbettung aller Bestandteile des Gesamtsystems muss gegeben sein.*
- *Die Planung der flankierenden Massnahmen muss inhaltlich und geographisch erweitert und zwingend auf der Grundlage aktualisierter Verkehrsmodelle und Prognosen im Raum der inneren Agglomeration (Hergiswil-Horw-Kriens-Luzern-Emmen-Ebikon-Buchrain) gemacht werden.*
- *In einer Nachhaltigkeitsbeurteilung in den drei Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt muss die Notwendigkeit des Projekts und dessen langfristige Verträglichkeit aufgezeigt werden.*

Der Gemeindeverband weist darauf hin, dass bei einem Ausbau der Nationalstrasse auch die Zulaufachsen mit entsprechender Sorgfalt dimensioniert und gestaltet werden müssten und auch die bestehenden und neuen Autobahnanschlüsse in der Agglomeration zu funktionieren hätten, um den Verkehr möglichst schnell von den Siedlungsgebieten auf die Nationalstrasse zu leiten.

Für den Kanton Luzern sind die bestehenden verkehrlichen Abklärungen und Modelle nachvollziehbar. Falls aus Sicht ASTRA ergänzende Untersuchungen und Aktualisierungen erforderlich sind, sind sie durch das ASTRA vorzunehmen und der Kanton Luzern ist über das Ergebnis zu informieren.

Die Nachhaltigkeit der gewählten Lösung Bypass wurde bereits im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung nachgewiesen. Mit NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) steht für die Nationalstrassen ein Tool für die Bewertung zur Verfügung. Im Rahmen des generellen Projekts beschränkt sich die Prüfung auf die Aktualisierung der Kosten-Nutzen-Analyse. Es wird, unter der Berücksichtigung der positiven Auswirkungen auf das Kantonsstrassennetz und den öV in der Agglomeration, ein deutlich positives Nutzen/Kosten-Verhältnis von 1.34 ausgewiesen, das die Zweckmässigkeit und Nachhaltigkeit des Projekts unterstreicht.

2.3 Schweizerische Bundesbahnen

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben dem Projekt mit Stellungnahme vom 16. Oktober 2014 mit Hinweisen, Bemerkungen und Empfehlungen zugestimmt (vgl. Stellungnahme vom 16. Oktober 2014, Beilage 4).

3. Gemeinden

Von verschiedenen Gemeinden und auch vom Kanton Nidwalden werden Fragen zum Verkehrsmodell und den prognostizierten Verkehrszahlen gestellt. Auch wird gefordert, den Perimeter der flankierenden Massnahmen über die ganze Agglomeration auszuweiten. Für den Kanton Luzern sind die bestehenden verkehrlichen Abklärungen und der vorgesehene Umfang der flankierenden Massnahmen nachvollziehbar. Die Gemeinden sollen durch das ASTRA über das Verkehrsmodell, die verschiedenen Szenarien, die prognostizierten Verkehrszahlen sowie über die Leistungsberechnungen informiert werden. Falls aus Sicht des ASTRA ergänzende Untersuchungen und Aktualisierungen erforderlich sind, sind sie durch das ASTRA vorzunehmen und der Kanton Luzern ist über das Ergebnis zu informieren.

3.1 Buchrain

Der Gemeinderat begrüsst grundsätzlich die Realisierung des Projekts Bypass Luzern. Für die Weiterbearbeitung des Projekts hat er verschiedene Anliegen formuliert. Ein Teil der Anliegen beziehen sich auf das Generelle Projekt Bypass Luzern, ein Teil ist unabhängig davon (vgl. Stellungnahme vom 18. September 2014, Beilage 5).

So beantragt die Gemeinde Buchrain, auf der Strecke Zug - Luzern möglichst schnell ab dem Autobahnanschluss Gisikon bis nach dem Tunnel Rathausen ein Verkehrsleitsystem einzurichten, mit dem zu den Hauptverkehrszeiten eine Geschwindigkeitsreduktion signalisiert werden kann. Weiter sei zu überprüfen, ob der Anschluss Buchrain als Vollanschluss kreuzungsfrei ausgebaut werden kann. Der Ausbau solle schnellstmöglich erfolgen oder spätestens mit der Realisierung des Projektes Bypass.

Die Anliegen der Gemeinde Buchrain zum Lärmschutz sollen soweit möglich berücksichtigt werden. Die Gemeinde Buchrain geht davon aus, dass in der weiteren Projektbearbeitung die angenommenen Verkehrsmengen im ganzen Entwicklungsraum (Inwil, Eschenbach, Ballwil, Emmen Waldibrücke, Rontal usw.) in die Berechnungen miteinbezogen würden und aktuelles Zahlenmaterial verwendet werde. Das Rad- und Fusswegnetz entlang der Reuss sei abgestimmt auf die beiden Projekte Bypass sowie Hochwasserschutz und Renaturierung Reuss zu koordinieren, sicherzustellen und sofern erforderlich ins Projekt Bypass zu integrieren.

Die Gemeinde Buchrain stellt weiter den Antrag, im Projekt Bypass den rechtwinkligen Abbieger bei der Verzweigung Rotsee A14/A2 in Richtung Basel so auszubauen, dass er auf zwei Spuren mit einer Minimalgeschwindigkeit von 80 km/h genutzt werden und ein optimaler Verkehrsfluss stattfinden könne. Der Kanton Luzern erachtet die im generellen Projekt vorgesehene Lösung als zweck- und verhältnismässig und unterstützt diesen Antrag der Gemeinde Buchrain nicht.

3.2 Ebikon

Der Gemeinderat begrüsst das Gesamtsystem Bypass. Zum Projekt regt er eine Nachhaltigkeitsbeurteilung an und formuliert Gelingensbedingungen. Die Realisierung des Bypass dürfe keine Erhöhung des Durchgangsverkehrs in Ebikon zur Folge haben und auf dem Strassennetz der Gemeinde Ebikon (Gemeinde- und Kantonsstrassen) müsse eine möglichst hohe Verkehrsentlastung erreicht werden. Der Mehrverkehr auf dem Hochleistungsstrassennetz müsse möglichst umweltverträglich abgewickelt werden. Der festgestellte Verkehrsrückgang mit der Inbetriebnahme des Rontalzubringers solle in den Verkehrsprognosen, die dem Projekt zu Grunde liegen, aktualisiert werden. Weiter dürfe das Projekt keine Erhöhung des Stauumfahrsverkehrs durch Ebikon generieren, wenn Probleme auf der Nationalstrasse bestehen. Dies gelte insbesondere auch während der Realisierung des Bypass. Es soll der nachvollziehbare Nachweis erbracht werden, dass das untergeordnete Strassennetz im Bereich des Rontalzubringers und der Spange Nord auch nach der Eröffnung Bypass für alle Verkehrsteilnehmer funktioniert (MIV, ÖV, Langsamverkehr).

Zu den verkehrlichen Fragestellungen wird auf die einleitenden Bemerkungen zum Abschnitt 3 verwiesen. Die Nachhaltigkeit des Projekts wurde bereits im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung ausgewiesen. Durch das Gesamtsystem Bypass wird das übergeordnete Strassennetz gestärkt. Es bewirkt eine Reduktion des Verkehrs durch Ebikon, da Überlastungen in den Spitzenzeiten auf der Autobahn deutlich weniger auftreten. Die Forderungen der Gemeinde Ebikon sind in der Beurteilung durch den Kanton im Wesentlichen bereits berücksichtigt.

3.3 Emmen

Der Gemeinderat befürwortet grundsätzlich das Gesamtsystem Bypass Luzern. Mit diesem Grossprojekt werde neben der Entlastung des Stadtzentrums Luzern auch eine Entlastung der Seetalstrasse erreicht. Trotzdem steht der Gemeinderat Emmen diversen Punkten kritisch gegenüber. Insbesondere würden im vorliegenden Dossier die verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen auf den Agglomerationsraum Luzern sowie die Gemeinde Emmen unterschätzt, und im Gebiet des nördlichen Tunnelportals seien für eine ortsverträgliche Gestaltung Verbesserungen erforderlich (vgl. Stellungnahme vom 23. Oktober 2014, Beilage 9).

Nach Ansicht des Gemeinderats ist bei der Gestaltung des Gebiets um den heutigen Anschluss Emmen-Süd äusserst sorgfältig vorzugehen. Die geplante, mächtige Stützmauer sei in der vorliegenden Form nicht landschaftsverträglich. Er ist der Meinung, dass dieser massive Eingriff in dieses topographisch anspruchsvolle Gebiet eine architektonische und landschaftsarchitektonische Begleitung bedingt und in enger Absprache mit den Standortgemeinden Emmen und Luzern zu erfolgen hat.

Die Achse Seetalplatz bis Kasernenplatz ist für den öffentlichen Busverkehr die wichtigste Verbindungsachse zwischen Luzern und Emmen. Bereits im Referenzzustand 2030 wird mit einer starken Zunahme des Verkehrs gerechnet. Mit dem Bypass Luzern und der Spange Nord würde sich diese Zunahme nochmals verschärfen (+5'000 DTV oder +30% gegenüber Referenzzustand 2030). Dies ist für den Gemeinderat Emmen nicht akzeptabel. Es sei zwar eine Busspur als flankierende Massnahme angedacht, jedoch nur in einer Fahrtrichtung. Ob dies zur Erhöhung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs genügend beitragen könne, bezweifelt der Gemeinderat.

Der Gemeinderat vermisst ein wirkungsvolles Paket an flankierenden Massnahmen in der gesamten Region, also auch in den Agglomerationsgemeinden wie Emmen. Der Gemeinderat würde es auch begrüessen, zwecks Sicherstellung der Kapazitäten des Verkehrsnetzes, im Rahmen dieses Grossprojekts die Genauigkeit und auch die „Feinheit“ des Modells im gesamten Agglomerationsraum anzupassen (aufgrund der Annahme des Vollausbaus der Zonenpläne bis ins Jahr 2030).

Die landschaftsverträgliche Gestaltung der Kunstbauten im Gebiet Anschluss Emmen-Süd ist auch dem Kanton Luzern ein grosses Anliegen. Mit der Einsetzung der landschaftsarchitektonischen Begleitplanung konnte die gestalterische Problematik analysiert und Lösungen für den Umgang erarbeitet werden. In der nächsten Projektphase sind die Lösungen vertieft zu bearbeiten und zu optimieren. Der Kanton Luzern begrüsst die weitere Einsetzung einer entsprechenden Begleitplanung unter Einbezug der Standortgemeinden.

Zu den verkehrlichen Fragestellungen wird auf die einleitenden Bemerkungen zum Abschnitt 3 verwiesen. Die Gemeinde Emmen ist durch das Nationalstrassenprojekt Bypass Luzern verkehrlich kaum betroffen, die Auswirkungen beschränken sich auf eine Reduktion des Ausweichverkehrs durch Emmen Dorf. Grössere Auswirkungen entstehen durch das Kantonsstrassenprojekt der Spange Nord, insbesondere durch die Inbetriebnahme des Anschlusses Lochhof und die neue Fluhmühlebrücke. Diese verursacht eine Verlagerung des zufahrenden Verkehrs auf den Seetalplatz. Die notwendige Leistungsfähigkeit für den öffentlichen Verkehr in diesem Abschnitt ist durch den aktuellen Ausbau am Seetalplatz sowie der im Rahmen des Bauprogramms für die Kantonsstrassen geplanten Massnahmen auf der Kantonsstrasse K 13 gegeben. Flankierende Massnahmen auch auf dem Gemeindegebiet Emmen sind durch das Projekt nicht begründbar. Die Auswirkungen der geplanten Sied-

lungsentwicklung in Emmen und Luzern Nord sind im Rahmen separater Planungen zu untersuchen.

3.4 Luzern

Der Stadtrat hat die beiden Projekte Bypass Luzern und Spange Nord gesamtheitlich beurteilt und die Ergebnisse in einem Stadtratsbeschluss festgehalten. Das Gesamtsystem Bypass Luzern sei für die Stadt Luzern von zentraler Bedeutung. Es helfe die Innenstadt vom Autoverkehr zu entlasten und mit der Verlagerung des Verkehrs auf die Spange Nord sowie die Stadtautobahn entstehe im Stadtzentrum Raum für den öffentlichen Verkehr (vgl. Stadtratsbeschluss Nr. 713 vom 24. September 2014, Beilage 8).

Er weist darauf hin, dass bei einem Ausbau der Nationalstrasse auch die Zulaufachsen mit entsprechender Sorgfalt dimensioniert und gestaltet werden müssen. Weiter stellt er die Forderung, dass die Tunnelportale und die Grosshofbrücke umwelt- und siedlungsverträglich gestaltet werden. Dies gelte ebenfalls für die Lüftungszentrale im Gütschwald. Grundsätzlich seien für die Eingriffe in den Land- und Lebensraum angemessene Schutz- und Ersatzmassnahmen vorzusehen. Gleichlautend zum Antrag des Gemeinderats Kriens beantragt er, den Entscheid zur Immissionsschutzlüftung in eine spätere Projektphase zu verlegen.

Bezüglich des Antrags zur Immissionsschutzlüftung wird auf die Beurteilung im Rahmen der Stellungnahme der Gemeinde Kriens verwiesen. Die Anliegen der Stadt Luzern zum Bypass Luzern sollen ansonsten berücksichtigt werden.

Ein Grossteil der Stellungnahme betrifft das kantonale Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr. Vor dem Hintergrund des starken Eingriffs in den Lebensraum der Bevölkerung seien die Massnahmen stadtverträglich und zukunftstauglich auszugestalten, damit die Lebensqualität in den betroffenen Quartieren nicht beeinträchtigt wird. Für das Gelingen des Projekts fordert der Stadtrat Luzern verschiedene Anpassungen, Nachweise und zusätzliche Massnahmen. Um die Akzeptanz für das Projekt zu erhöhen und die Stadtverträglichkeit einzelner Projektteile zu verbessern, empfiehlt der Stadtrat die Mitwirkung der Öffentlichkeit in der weiteren Projektbearbeitung zu verstärken.

3.5 Kriens

Der Gemeinderat anerkennt, dass die Entlastung der Luzerner Innenstadt und die Möglichkeit ihrer Umfahrung der Gemeinde Kriens Vorteile bringen kann. Er anerkennt weiter, dass die flankierenden Massnahmen, konsequent umgesetzt, dem öffentlichen Verkehr ein prioritisiertes Vorwärtskommen ermöglichen können. Die Haltung des Gemeinderats sei jedoch abhängig vom weiteren Verlauf der Projektentwicklung.

Ein Ausführungsprojekt gemäss jetzt vorliegendem generellen Projekt würde vom Gemeinderat weder akzeptiert noch unterstützt. Für das Gelingen des Projekts fordern der Gemeinderat und der Einwohnerrat Kriens für die weiteren Planungen verschiedene Anpassungen, Nachweise und zusätzliche Massnahmen (vgl. Stellungnahme vom 24. September 2014, Beilage 7).

Die Gemeinde Kriens verweist darauf, dass das ASTRA Gelingensbedingungen formuliert habe, damit das Projekt für Kriens tragbar sei. Gemäss Abklärungen formuliert das ASTRA selbst keine Gelingensbedingungen. Es orientiert sich in der Projektentwicklung an den übergeordneten Zielen aus der Richtplanung sowie den entsprechenden Bauprogrammen und den gesetzlichen Rahmenbedingungen. Im Sinne einer Dienstleistung für die Gemeinde Kriens wurden durch das ASTRA aber mögliche Gelingensbedingungen für das Projekt Bypass Luzern aus Sicht Gemeinde Kriens formuliert. Entsprechend werden die "als vom ASTRA formulierten Gelingensbedingungen" als Anträge der Gemeinde beurteilt. Mit dem vorliegenden generellen Projekt werden diese grösstenteils erfüllt, sind aufgrund gesetzlicher Vorgaben ohnehin einzuhalten oder entsprechen den Projektzielen. Der Kanton Luzern geht davon aus, dass diese durch das ASTRA - soweit dafür verantwortlich - in der weiteren Pro-

jektbearbeitung angemessen berücksichtigt werden. Im Rahmen der Stellungnahme stellt die Gemeinde Kriens noch Fragen zum Verkehrsmodell und den verschiedenen Verkehrsszenarien. Weiter fordert sie eine grossflächige Überdeckung der Autobahn zwischen dem Sonnenberg und dem Tunnel Schlund. Die geplante durchgehende Busspur in beide Richtungen zwischen Kupferhammer und Luzernerhof sei bereits vor 2035 umzusetzen. Weiter beantragt der Gemeinderat, die Realisierung einer Immissionsschutzlüftung mit Abluftreinigung in der weiteren Projektentwicklung vorzusehen. Da der Bau des Bypass weit in der Zukunft liege und die Parameter, welche die Kosten und den Nutzen einer Immissionsschutzlüftung beeinflussen, nur schwer zu prognostizieren seien, sei über die definitive Realisierung zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden.

Zu den verkehrlichen Fragestellungen wird auf die einleitenden Bemerkungen zum Abschnitt 3 verwiesen. Gemäss der Beurteilung durch den Kanton Luzern werden im Projekt die umweltrechtlichen Anforderungen bezüglich Lärm und Luft erfüllt oder es werden Erleichterungen beantragt und Schallschutzfenster eingebaut. Das Anliegen der Gemeinde nach einer grossflächigen Überdeckung ist ernst zu nehmen, die Verhältnismässigkeit und Zweckmässigkeit müssen aber gewahrt bleiben. Die entsprechenden Abklärungen sollen durch das ASTRA vertieft durchgeführt und die Ergebnisse dem Kanton Luzern und später der Gemeinde Kriens vorgestellt werden. Die Zweckmässigkeit einer Immissionsschutzlüftung wurde im Projekt unter Einbezug der kantonalen Fachstellen vertieft abgeklärt und aufgrund der geringen lufthygienischen Verbesserung für die Wohngebiete, der hohen Bau- und Betriebskosten, der Lärmproblematik sowie der städtebaulichen Fragestellungen durch das grosse Bauwerk mit Abluftkamin als nicht gegeben beurteilt. Eine wesentliche Änderung dieser Beurteilung ist auch unter Berücksichtigung einer allfälligen technischen Entwicklung nicht zu erwarten.

Nicht umgesetzt werden kann das Anliegen der Gemeinde Kriens, die durchgehenden Busspuren vor 2035 in Betrieb zu nehmen. Die Massnahmen für den öV setzen die Verkehrsverlagerung auf die Spange Nord voraus.

3.6 Horw

Der Gemeinderat befürwortet den Bypass Luzern. Er stellt aber die Forderung nach verkehrlich flankierenden Massnahmen, insbesondere für das Zentrum Horw, die Ringstrasse und den Kreisel Schlund. Durch das Bauvorhaben soll kein Mehrverkehr entstehen. Weiter sei zu prüfen, ob der Bypass Luzern und die Spange Nord aus verfahrenstechnischen Gründen auch entkoppelt realisiert werden könnten (vgl. Stellungnahme vom 25. September 2014, Beilage 6).

Der durch das Projekt generierte Mehrverkehr ist im Generellen Projekt ausgewiesen, ebenso die dazu notwendigen flankierenden Massnahmen am Kreisel Schlund. Weitere Massnahmen sind aus Sicht des Kantons Luzern nicht dem Projekt anzulasten, wird sich doch Mehrverkehr in erster Linie aus der geplanten Siedlungsentwicklung Luzern Süd ergeben. Ansonsten wird auf die einleitenden Bemerkungen zum Abschnitt 3 verwiesen. Eine entkoppelte Realisierung von Bypass und Spange Nord und Massnahmen für den öV mit einer entsprechenden Trennung der Verfahren wird durch den Kanton Luzern als nicht zielführend angesehen, ist doch damit die Erreichung der verkehrlichen Ziele gemäss kantonalem Richtplan und Agglomerationsprogramm Luzern nicht sichergestellt.

4. Kanton Nidwalden

Der Kanton Nidwalden hat sich mit Stellungnahme vom 28. Oktober 2014 zuhanden des ASTRA zum generellen Projekt Bypass Luzern geäussert. Seine Stellungnahme bezieht sich auch auf Anlagen, die sich auf dem Gebiet des Kantons Luzern befinden. Der Kanton Nidwalden sieht vor allem in Fahrrichtung Norden beim Anschluss Luzern-Horw einen zukünftigen Flaschenhals, da hier wie bisher nur zwei Fahrstreifen auf der Autobahn geführt

werden. Für den Kanton Luzern sind die bestehenden verkehrlichen Abklärungen nachvollziehbar und er geht davon aus, dass die Leistungsfähigkeit auch langfristig gegeben ist. Falls aus Sicht ASTRA ergänzende Untersuchungen erforderlich sind, hat sie das ASTRA vorzunehmen und der Kanton Luzern ist über das Ergebnis zu informieren.

5. Eingaben von nicht zur Vernehmlassung eingeladenen Organisationen

5.1 Die politische Partei L20 Horw hat mit Eingabe vom 25. September 2014 eine Stellungnahme eingereicht mit der Forderung, das Projekt sei vollständig zu überarbeiten (vgl. Beilage 10).

5.2 Das Komitee Bypass Nein hat mit Eingabe vom 26. September 2014 eine Stellungnahme eingereicht und darin das Projekt grundsätzlich in Frage gestellt (vgl. Beilage 11).

C Stellungnahmen zum kantonalen Projektteil Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr

Gleichzeitig zum Projekt Bypass Luzern wurde die Vernehmlassung des kantonalen Projektteils Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr durchgeführt. Zur umfassenden Beurteilung des Gesamtsystems Bypass Luzern, dessen integraler Bestandteil auch die Spange Nord und die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sind, führen wir die wesentlichen Anträge zum kantonalen Projekt in diesem Dokument zu Ihrer Information ebenfalls auf.

- Neben den Stellungnahmen aus der Vernehmlassung liegt ein gemeinsames Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) sowie der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) vor. Positiv gewertet wird, dass die Spange Nord und die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr die verkehrstechnische Situation des stark befahrenen Stadtzentrums und der angrenzenden Gebiete verbessern und zu einer Aufwertung des national bedeutenden Ortsbildes der Stadt Luzern in diesen Gebietsabschnitten führen. Die Spange Nord stelle jedoch im Gebiet Schlossberg und im Friedental in der eingereichten Variante eine schwere Beeinträchtigung des Ortsbilds von nationaler Bedeutung dar und sei in der vorliegenden Form abzulehnen (vgl. Beilage 12).

Der Kanton Luzern hat sich entschieden, das Vorprojekt zur Spange Nord und zu den Massnahmen für den öffentlichen Verkehr aufgrund der Stellungnahmen zu überarbeiten und zu vertiefen. Diese Projektierungsarbeiten sollen bis Ende 2015 abgeschlossen sein.

- Verschiedene Stellen sind der Meinung, dass aufgrund der Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre sowie der festgestellten Veränderungen des Mobilitätsverhaltens die Verkehrsprognosen und die Rahmenbedingungen, die dem Projekt zugrunde liegen, aktualisiert werden müssen. Die Zahlen aus dem Verkehrsmodell würden Fragen aufwerfen und die Wirkung des Gesamtsystems Bypass Luzern, die sich in den Plots zu den Verkehrszahlen zeigt, wird nicht verstanden.

Die Verkehrsgrundlagen wurden zusammen mit dem ASTRA erarbeitet. Die Gemeinden sollen durch das ASTRA sowie den Kanton Luzern über das Verkehrsmodell, die verschiedenen Szenarien, die prognostizierten Verkehrszahlen sowie über die Leistungsbeurteilungen informiert werden. Falls Bedarf für ergänzende Untersuchungen und Aktualisierungen besteht, sind diese vorzunehmen und die interessierten Stellen zu informieren.

- Für die Stadt Luzern und den Gemeindeverband LuzernPlus ist eine Beurteilung der Nachhaltigkeit des Gesamtprojekts bislang nicht ersichtlich. Sie fordern für die nächste Projektphase eine Nachhaltigkeitsbeurteilung des Gesamtprojekts unter Berücksichtigung

der drei Nachhaltigkeitsdimensionen (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt).

Die Nachhaltigkeit der gewählten Lösung Bypass wurde im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung nachgewiesen. Mit NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) steht für die Nationalstrassen ein Tool für die Bewertung zur Verfügung. Im Rahmen des generellen Projekts beschränkt sich die Prüfung auf die Aktualisierung der Kosten-Nutzen-Analyse. Es wird, unter der Berücksichtigung der positiven Auswirkungen auf das Kantonsstrassennetz und den öV in der Agglomeration, ein deutlich positives Nutzen/Kosten-Verhältnis von 1,34 ausgewiesen, was die Zweckmässigkeit und Nachhaltigkeit des Projekts unterstreicht.

- Weiter wird der im Projekt gewählte Betrachtungsperimeter als zu eng eingeschätzt und ein umfassender Einbezug der Agglomeration bezüglich den flankierenden Massnahmen gefordert.

Dazu kann festgehalten werden, dass sich der Perimeter nach den verkehrlichen Auswirkungen richtet und alle durch das Projekt betroffenen Gebiete abdeckt.

- Die Qualität des Rad- und des Fussverkehrs im Bereich der Spange Nord und entlang der zentralen (entlasteten) Achse müsse weiter verbessert werden.

Die durch die Aufhebung von MIV-Fahrspuren im Stadtzentrum frei werdenden Flächen müssen konsequent auf Verbesserungen zugunsten des Rad- und des Fussverkehrs untersucht werden. Dies soll im Rahmen der Bereinigung des Vorprojekts vertieft untersucht und optimiert werden. Insbesondere sollen bei der Planung der Umwidmung von Fahrspuren auch Verbesserungen für den Radfahrer geprüft werden.

- Durch die Stadt Luzern und die Gemeinden wird eine Entlastung der Innenstadt ohne Verkehrsverlagerung auf Gemeindestrassen gefordert. Konkrete flankierende Massnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen müssten ausgewiesen und als integraler Bestandteil des Projekts durch den Kanton finanziert werden. Deren Machbarkeit und Ausgestaltung müsse ausgewiesen werden.

Die genauen Massnahmen sollen im Rahmen der Bereinigung des Vorprojekts ausgearbeitet werden. Für das Projekt notwendige Massnahmen werden durch dieses finanziert.

- Durch das ASTRA wird eine teilweise vierspurige Brücke über die Reuss gefordert, um die Leistungsfähigkeit am Anschluss Lochhof sicherzustellen. Die Stadt Luzern stellt die Brücke an sich in Frage und fordert eine Kosten-Nutzenanalyse. Wenn diese zu Gunsten der Brücke ausfällt, solle das Brückenprojekt in einem Wettbewerbsverfahren erarbeitet werden. Eine analoge Forderung wird durch die EKD/EHMK gestellt. Die Verbindung zum Xylophonweg sei Bestandteil des Kantonsstrassenprojekts und durch dieses zu finanzieren. Die Erschliessung des Gebiets Reussmatt sei normgemäss sicherzustellen und der Ufercharakter zu bewahren.

Ob eine Verbreiterung der Brücke über die Reuss notwendig ist, soll im Rahmen der Bereinigung Vorprojekt geklärt werden. Zur Erschliessung Reussmatt und zur Ufergestaltung soll eine Bebauungsstudie erarbeitet werden. Gemäss dem Radroutenkonzept ist eine Liftverbindung nicht Aufgabe des Kantons. Die Kostenaufteilung muss in der weiteren Projektentwicklung diskutiert und die Verbindung mittelfristig in die entsprechenden Programme aufgenommen werden. Die Gestaltung der Fluhmühlebrücke ist auch dem Kanton Luzern ein grosses Anliegen. Das für die konkrete Situation optimale Verfahren soll in der anstehenden Projektphase mit den entsprechenden Stellen festgelegt werden. Die Leistungsfähigkeit des Anschlusses Lochhof ist sicherzustellen. Mögliche Verbesserungsmassnahmen sollen im Rahmen der Bereinigung des Vorprojekts überprüft werden.

- Das ASTRA beantragt, einen Vierspur-Ausbau des Tunnels Friedental zu prüfen. Die EKD/ENHK und auch kantonale Fachstelle verlangen, den ganzen Abschnitt zu prüfen und den Tunnel in beide Richtungen zu verlängern, um die Beeinträchtigung des Friedhofbereichs verträglicher zu gestalten. Die Stadt Luzern fordert, mit Blick auf die besondere Nutzung des grössten Friedhofs der Stadt Luzern, die vorgesehene Lösung mit offener Strassenführung im Bereich der Friedhofanlage aus nutzungsmässigen, landschaftschützerischen und denkmalpflegerischen Gründen zu überarbeiten.

Ob eine Verbreiterung auf 4 Spuren notwendig ist, soll im Rahmen der Bereinigung Vorprojekt geklärt werden. Die Gestaltung des Vorplatzes und des Haupteingangs zum Friedhof Friedental soll im Rahmen der Bereinigung Vorprojekt, angepasst an das Parkpflegewerk Friedhof Friedental, überarbeitet werden. Gleichzeitig soll ein Verkehrskonzept Friedhof (Zugänge, Zufahrten, öV-Erschliessung, Parkplätze) unter Berücksichtigung der Spange Nord erarbeitet und mögliche Massnahmen definiert werden. Die Verlängerung des Tunnels wurde bereits im Rahmen der Vorstudie abgeklärt und aufgrund der Verkehrssicherheit sowie der Bau- und Betriebskosten verworfen. Für einen vertieften Variantenvergleich soll eine Lösung mit verlängertem Tunnel angelehnt an die Variante 6 gemäss Vorstudie auch auf Stufe Vorprojekt ausgearbeitet und bewertet werden.

- Der Stadtrat Luzern erwartet im Gebiet Schlossberg einen sorgfältigen Umgang mit diesem für die Quartierbevölkerung zentralen Raum. Das Gebäude Zürichstrasse 64 / Wesselinstrasse 1 soll erhalten bleiben. Die Spurerweiterung in der oberen Zürichstrasse soll mittels eines Verkehrsmanagementsystems nach Möglichkeit eingespart werden. Gemäss EKD/ENHK und kantonaler Fachstelle ist die Verkehrsführung im Bereich Schlossberg grundsätzlich dahingehend zu überarbeiten, dass die aufgezeigten Konflikte bei der Zürichstrasse 64 und beim Maihofschulhaus vermieden werden.

Beim Gebäude obere Zürichstrasse 64 ist eine verkehrstechnische Lösung vorzusehen, die den Erhalt des heutigen Gebäudes ohne bauliche Eingriffe am Gebäude selbst ermöglicht. Im Bereich des Schulhauses Maihof ist eine für die Umgebung des Schulhauses weniger invasive Lösung zu suchen, die die Erhaltung der bestehenden Einfriedung und Baumallee erlaubt. Die verkehrliche Wirkung des Gesamtsystems Bypass Luzern setzt einen leistungsfähigen Einbahrung am Schlossberg voraus. Abstriche in der Leistungsfähigkeit stellen das Verlagerungsziel in Frage. Die bisherigen Abklärungen weisen einen Bedarf für verlängerte Fahrspuren vor dem Schlossberg aus. Unter Einbezug der Beteiligten sollen im Rahmen der Bereinigung des Vorprojekts Optimierungen gesucht werden.

- Die Gemeinde Horw und der Gemeindeverband LuzernPlus beantragen eine Entkopplung der Verfahren Nationalstrasse und Kantonsstrasse. Der Bau des Bypass-Tunnel mit seiner kantonsweiten Wirkung dürfe nicht durch eine allfällige Etappierung oder spätere Realisierung der Spange Nord über Jahre hinaus blockiert sein.

Eine entkoppelte Realisierung von Bypass und Spange Nord mit einer entsprechenden Trennung der Verfahren wird durch den Kanton Luzern als nicht zielführend angesehen, ist doch damit die Erreichung der verkehrlichen Ziele gemäss kantonalem Richtplan und Agglomerationsprogramm Luzern nicht sichergestellt. Massnahmen können vorgezogen realisiert werden, sofern sie im Bauprogramm für die Kantonsstrassen separat aufgeführt sind und ihre Zweck- und Verhältnismässigkeit auch ohne Gesamtsystem Bypass Luzern gegeben ist.

D Zusammenfassung

Die A2 und A14 stossen im Raum Luzern an ihre Kapazitätsgrenzen. Rund 92'000 Fahrzeuge passieren täglich den Reussporttunnel. Bis 2020 dürften es 100'000 und bis 2030 sogar über 110'000 Fahrzeuge sein. Mit den aktuellen Verkehrskapazitäten lässt sich diese Zu-

nahme nicht bewältigen. Das Gesamtsystem Bypass Luzern (Bypass Luzern und Spange Nord mit Massnahmen für den öV) stellt aus kantonaler Sicht die beste Lösung für die zukünftigen Anforderungen dar. Das Gesamtsystem Bypass ist daher auch ein Schlüsselprojekt des Agglomerationsprogramms des Kantons Luzern.

Aus kantonaler Sicht wird dem Generellen Projekt Bypass Luzern mit Hinweisen, Empfehlungen und Anträgen für die weiteren Planungen zugestimmt. Die horizontale Linienführung im Bereich St. Karli und Reussquerung orientiert sich vor allen an der Geologie. Aufgrund von Lage und Verlauf der Felsisohypsen wurde eine Linienführung gewählt, die eine möglichst hohe Felsüberdeckung gewährleistet. Im Sinn einer umfassenden kantonalen Interessenabwägung kann daher auf eine Verlegung der Linienführung im Bereich der Kirche St. Karl verzichtet werden. Die übrigen im vorliegenden Schreiben erwähnten Hinweisen, Empfehlungen und Anträgen der kantonalen Fachstellen sind in den weiteren Planungen jedoch soweit als möglich zu berücksichtigen.

Der Kanton Luzern hat die Vorschläge der Gemeinden zum Gesamtsystem Bypass entgegengenommen und die zentralen Anträge beurteilt. Nicht alle Anliegen der Gemeinden werden durch den Kanton Luzern unterstützt. So sieht er keine Veranlassung, auf den Entscheid zur Immissionsschutzlüftung zurückzukommen. Eine Überdeckung im Bereich Südportal Sonnenbergtunnel soll aber noch vertieft untersucht werden. Die in den Stellungnahme der betroffenen Gemeinden und den externen Organisationen enthaltenen Hinweise, Empfehlungen und Anträgen sind in den weiteren Planungen soweit als möglich zu berücksichtigen.

Zum kantonalen Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sollen verschiedene Anträge im Rahmen einer Überarbeitung des Vorprojekts vertieft geprüft werden. Eine abschliessende kantonale Würdigung des Vorprojekts wird erst nach Abschluss dieser Phase möglich sein. Wir rechnen mit einer weiteren Projektdauer auf Stufe Vorprojekt von rund einem Jahr.

Mit diesem Bericht betrachten wir die Vernehmlassung im Sinne von Art. 19 Abs. 1 des Nationalstrassengesetzes als abgeschlossen.

Freundliche Grüsse



Robert Küng
Regierungsrat

Beilagen:

- 1 Mitbericht der Dienststelle Umwelt und Energie vom 30. September 2014
- 2 Stellungnahme Verkehrsverbund Luzern vom 27. August 2014
- 3 Stellungnahme Gemeindeverband LuzernPlus vom 29. September 2014
- 4 Stellungnahme Schweizerische Bundesbahnen vom 16. Oktober 2014
- 5 Stellungnahme Gemeinderat Buchrain vom 18. September 2014
- 6 Stellungnahme Gemeinderat Horw vom 25. September 2014
- 7 Stellungnahme Gemeinderat Kriens vom 24. September 2014
- 8 Stellungnahme Stadtrat Luzern vom 24. September 2014
- 9 Stellungnahme Gemeinderat Emmen vom 23. Oktober 2014
- 10 Stellungnahme Gemeinderat Ebikon vom 25. September 2014
- 11 Eingabe L20 Horw vom 25. September 2014
- 12 Eingabe Komitee „Bypass Nein“ vom 26. September 2014
- 13 Gutachten EKD / ENHK zum Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Vorprojekt Stand März 2014 vom 5. September 2014

Kopie an:

(per E-Mail / eBAGE)

- Dienststelle Raum und Wirtschaft
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Dienststelle Landwirtschaft und Wald
- Dienststelle Umwelt und Energie
- Dienststelle Hochschulbildung und Kultur
- Dienststelle Immobilien
- Gebäudeversicherung
- Luzerner Wanderwege
- Verkehrsverbund Luzern

(per Post)

- Gemeindeverband LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon
- SBB AG, Immobilien – Immobilienrechte, Frohburgstrasse 10, Postfach 1726, 4601 Olten
- Gemeinderat Buchrain, Hauptstrasse 18, Postfach 261, 6033 Buchrain
- Gemeinderat Horw, Schulhausstrasse 12, Postfach, 6048 Horw
- Gemeinderat Kriens, Luzernerstrasse 13, 6011 Kriens
- Stadtrat Luzern, Hirschengraben 17, 6002 Luzern
- Gemeinderat Emmen, Rüeggisingerstrasse 22, 6021 Emmenbrücke