



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Filiale Zofingen



**Bau-, Umwelt- und
Wirtschaftsdepartement**

Kanton Luzern
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement



Gemeindeverband LuzernPlus



Stadt Kriens

Absichtserklärung

betreffend gemeinsamen Vorgehens im Zusammenhang mit der Aufwertung und einer ganzen oder teilweisen Überdeckung des Abschnittes Tunnel Schlund bis Portal SüdTunnel Bypass

zwischen

der schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das Bundesamt für Strassen ASTRA, Filiale Zofingen, nachstehend «ASTRA»

und

dem Kanton Luzern, vertreten durch das BUWD, nachstehend «Kanton»

und

dem Gemeindeverband LuzernPlus, nachstehend «LuzernPlus»

und

der Stadt Kriens, nachstehend «Kriens»

alle nachfolgend «Beteiligte» genannt

1 Ausgangslage

- 1.1 Das Nationalstrassenprojekt «Bypass Luzern» ist ein nationales Projekt und wird federführend vom ASTRA bearbeitet. Es ist zugleich ein Schlüsselprojekt für den Kanton Luzern und Bestandteil der zentralen Planungs- und Steuerungsinstrumente des Kantons (Kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm, Strassenbauprogramm etc.). Das Projekt sieht einen neuen Tunnel-Bypass mit zwei Röhren und je zwei Fahrstreifen zwischen den Gebieten Ibach in Luzern Nord und Grosshof in Kriens vor. Nach dem Bau des Bypasses wird der heutige Sonnenbergtunnel der A2 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Autobahn-Anschluss Luzern–Kriens zu einer Stadtautobahn umfunktioniert. Das Planungsgenehmigungsverfahren für das entsprechende Ausführungsprojekt Bypass befindet sich erstinstanzlich gegenwärtig in der Behandlung im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).
- 1.2 Im südlich anschliessenden Raum, im Gebiet zwischen dem Südportal Tunnel Bypass und dem Tunnel Schlund mangelt es an stadträumlicher Qualität. Die Autobahn wirkt in diesem Gebiet stark trennend. Gestützt auf die diversen Machbarkeitsstudien im Rahmen der Erarbeitung des generellen Projekts, ist im aufgelegten Ausführungsprojekt Bypass eine Verlängerung des Sonnenbergtunnel-Portals auf einer Länge von 240 Metern als Teil dieses Projektes vorgesehen. Danach führt die Autobahn rund einen Kilometer weitgehend offen durch dicht bebautes Siedlungsgebiet. Hier sind zwar städtebauliche Aufwertungen vorgesehen – allerdings ohne eine grossräumige Überdeckung der Autobahn.
- 1.3 Weitere Gespräche über eine möglichst weitgehende Einhausung der bisher offen geführten Autobahn im Gebiet Schlund zeigten, dass Chancen einer stadträumlichen Aufwertung mit einer (gegenüber der Potenzialanalyse 2019) weitergehenden Überdeckung bzw. Einhausung im Raum Schlund bestehen.
- 1.4 Unter den Beteiligten besteht Einigkeit, dass das Projekt «Bypass Luzern» für den Raum Luzern von zentraler Bedeutung ist und daher durch die Prüfung einer weitergehenden Überdeckung bzw. Einhausung nicht in Frage gestellt werden darf.

2 Gegenstand der Absichtserklärung

Mit der vorliegenden Absichtserklärung soll unter den Beteiligten in partnerschaftlicher Zusammenarbeit eine gemeinsame Entscheidungsgrundlage für die Planung, die Finanzierung und den Bau einer Autobahnüberdeckung bzw. -einhausung zwischen dem Portal Süd des Bypasses und dem Tunnel Schlund geschaffen werden. Bisherige Analysen dürfen im weiteren Prozess hinterfragt und durch neue Kenntnisse und Lösungen ersetzt bzw. ergänzt werden.

3 Zielsetzung

3.1 Die Beteiligten unterstützen folgende gemeinsamen Ziele:

- 3.1.1 Das Projekt «Bypass Luzern» ist für alle Beteiligten ein Schlüsselprojekt. Dementsprechend soll nicht nur die Prüfung einer Autobahnüberdeckung bzw. -einhausung im Gebiet Schlund so schnell wie möglich und ergebnisoffen erfolgen, soll damit auch das Projekt «Bypass Luzern» so schnell wie möglich realisiert werden können.
- 3.1.2 Das Gebiet LuzernSüd entwickelt (transformiert) sich zu einem attraktiven urbanen Lebensraum und stellt einen wichtigen Entwicklungsschwerpunkt aus kantonaler, regionaler und kommunaler Sicht dar. Die Beteiligten begrüssen und unterstützen diesen Transformationsprozess im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten.
- 3.1.3 Das offen geführte Teilstück der Autobahn, zwischen dem Tunnelportal Süd des Bypasses 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.

- 3.1.4 Die siedlungsverträgliche Gestaltung des offen geführten Autobahnteilstücks im Gebiet Schlund ist auch eine Chance für die Realisierung des «Bypass Luzern» und als Weiterentwicklung des Gesamtsystems zu betrachten.

3.2 Die Beteiligten setzen zusätzlich folgende Ziele:

3.2.1 ASTRA

Das ASTRA unterstützt eine Überdeckung bzw. Einhausung nur, soweit sie technisch machbar und finanzierbar ist sowie einen sicheren und flüssigen Betrieb der Nationalstrasse ermöglicht.

3.2.2 Kanton Luzern

Der Kanton Luzern unterstützt die spezifische Zielsetzung der Stadt Kriens grundsätzlich, hat – nebst der Nichtverzögerung des Bypass-Projekts – verschiedene Nutzungs- und Schutzinteressen abzuwägen und auf die Gleichbehandlung der Gemeinden im Kanton Luzern zu achten.

3.2.3 LuzernPlus

LuzernPlus setzt sich für eine städtebaulich verträgliche Umsetzung des Gesamtsystems Bypass ein. Dabei werden alle Bestrebungen unterstützt, welche den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd lebenswerter machen und zugleich dessen optimale Anbindung mit allen Verkehrsträgern sicherstellen.

3.2.4 Stadt Kriens

Die Stadt Kriens strebt eine vollständige Überdeckung des offen geführten Autobahnteilstücks im Lebens- und Arbeitsraum LuzernSüd auf der Grundlage der Vision «Chance Bypass» an. Das verkehrstechnisch notwendige Projekt Bypass ist zu nutzen, um dank einer integrierten Stadtreparatur die Region Luzern lebenswerter zu machen.

3.2.5 Alle Parteien

Alle Parteien unterzeichnen diese Absichtserklärung und wirken in der vereinbarten Zusammenarbeit ohne präjudizielle Wirkung mit. Die in rechtlichen Verfahren gestellten Anträge und die damit verbundenen Begründungen werden von dieser Absichtserklärung nicht tangiert.

4 Rahmenbedingungen

4.1 Allgemein

Die Arbeiten unter dieser Absichtserklärung sollen ergebnisoffen, jedoch fokussiert auf die Zielsetzungen und vorzugsweise innerhalb der in diesem Kapitel gemeinsam festgelegten Rahmenbedingungen erfolgen.

Es können auch Lösungen mit Abweichungen von den Rahmenbedingungen geprüft werden. Es müssen dabei die Konsequenzen auf die technische, rechtliche und finanzielle Machbarkeit, sowie auf die Vereinbarkeit mit dem Ausführungsprojekt Gesamtsystem Bypass Luzern aufgezeigt werden.

4.2 ASTRA

Das laufende Plangenehmigungsverfahren zum Ausführungsprojekt Gesamtsystem Bypass Luzern und die Behandlung der Einsprachen soll plangemäss weiterlaufen. Es darf

aufgrund dieser Absichtserklärung und deren Vollzug nicht zu zeitlichen und inhaltlichen Beeinträchtigungen des Verfahrens kommen. Der in der Absichtserklärung vereinbarte Prozess soll den Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens vielmehr begünstigen.

4.3 Kanton Luzern

Das überwiesene Postulat der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates über die Berücksichtigung von städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen beim Bypass Luzern und bei anderen Nationalstrassen-Bauprojekten soll einbezogen und auf kantonaler Ebene der Prüfauftrag aufgrund der vom Kantonsrat als Postulat erheblich erklärten Motion von Marcel Budmiger (M 700) über flankierende Massnahmen zum Bypass – Kanton muss mitfinanzieren umgesetzt werden.

4.4 Stadt Kriens

Zu berücksichtigen ist das Bau- und Zonenreglement sowie Regelung bzw. Abschöpfung von Mehrwerten, soweit diese aufgrund der Überdeckung des Autobahnreststücks generiert werden und abgeschöpft werden können.

4.5 LuzernPlus

Aus regionaler Sicht ist neben der dringenden, zeitnahen Realisierung des Gesamtsystem Bypass Luzern vor allem das behördenverbindliche Regelwerk des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes LuzernSüd als eine wichtige Grundlage im weiteren Prozess miteinzubeziehen bzw. zu berücksichtigen. Die Entwicklungskonzepte der Vertiefungsgebiete I und II sowie das Konzept zur sozialräumlichen Entwicklung sind wichtige Planungen, welche im Regelwerk ebenfalls abgehandelt werden. Folgende Kapitel des Regelwerkes LuzernSüd sind für die vorliegende Absichtserklärung besonders zentral:

Kapitel D.1 – Gesamtstrategie:

Die Abschnitte «Eingangstor Kriens», «Autobahnraum ortsverträglich gestalten», «Autobahnpark» und «Querverbindungen» der Gesamtstrategie.

Kapitel D.2 – Nachhaltige Qualität entwickeln:

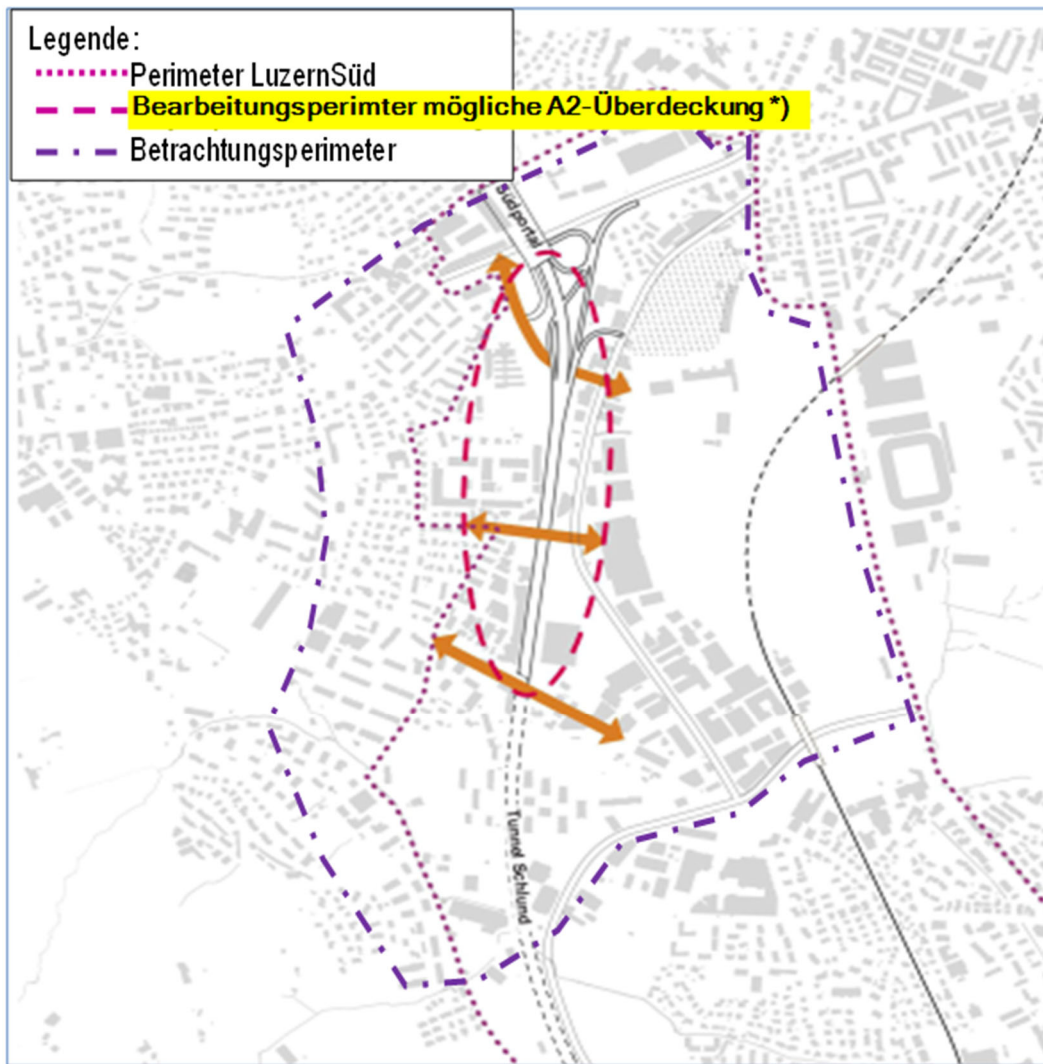
Das Prinzip der Nachhaltigkeit gilt es zu beachten (z.B. hohe Qualität bezüglich städtebaulicher und architektonischer Gestaltung, Ortsgerechte Aussen- und Freiraumgestaltung und die sozialräumliche Entwicklung).

Kapitel D.8 – Den Autobahnraum ortsverträglich gestalten:

Aufgabe R 8.1 Es ist zu prüfen, ob das offen geführte Autobahnreststück – zwischen dem Südportal Sonnenbergtunnel und dem Tunnel Schlund – soweit als möglich im Sinne einer Stadtreparatur und damit möglichst ortsverträglich überdacht werden kann sowie die möglichen städtebaulichen Potentiale genutzt werden können.

5 Untersuchungsperimeter

Untersucht werden soll der Raum vom Südportal des Sonnenbergtunnels bis zum Tunnel Schlund, in der nachfolgenden Abbildung «Bearbeitungsperimeter mögliche A2-Überdeckung» bezeichnet. Relevant und einbeziehbar für den Lösungsfindungsprozess ist der als «Betrachtungsperimeter» bezeichnete erweiterte Raum. Da bedeutende Teile des Betrachtungsperimeters das Stadtgebiet Luzern betreffen, nimmt nach Rücksprache mit der Stadt Luzern die Stadtplanung in der Projektgruppe einsitz.



Hinweis zur obigen Abbildung:

«Bearbeitungsperimeter mögliche A2-Überdeckung»:

Die konkrete Abgrenzung wird im Rahmen der Programmerarbeitung für das qualifizierte Verfahren festgelegt.

«Betrachtungsperimeter»:

Da eine Einhausung geprüft wird, muss der gesamte Tunnel Schlund in die Betrachtung einbezogen werden, da allenfalls das Lüftungssystem des Tunnels geändert werden muss. Die konkrete Abgrenzung wird im Rahmen der Programmerarbeitung festgelegt. Das Programm wird von der Steuerungsgruppe verabschiedet.

6 Vorgehen

- 6.1 Die unterschiedlichen Interessen und Ziele der Beteiligten haben Zielkonflikte. Die Herausforderung besteht in der Findung einer qualitativ überzeugenden Gesamtlösung, welche die Rahmenbedingungen betreffend technische und finanzielle Machbarkeit sowie die weitgehend siedlungsverträgliche Gestaltung des offen geführten Autobahnteilstücks optimal zusammenführt und aufeinander abstimmt. Ein Testplanungsverfahren oder ein gleichwertiges qualitätssicherndes Verfahren sollen dazu dienen, Lösungsansätze für diese komplexe Aufgabenstellung aufzuzeigen, einen Lernprozess aller Beteiligten in Gang zu setzen und gemeinsame Strategien im Dialog zu entwickeln. In diesem Sinn wird eine Planung in einem geeigneten Qualitätsverfahren – beispielsweise im Dialogverfahren – mit Zwischenschritten gewählt.

6.2 Die Beteiligten gehen die Fragestellungen zusammen an. Aufgrund der hohen Ansprüche wird ein gemeinsamer Prozess durchlaufen und es sollen sich alle Beteiligten Schritt für Schritt an die gemeinsam getragene Lösung annähern.

6.3 Mit der Testplanung soll geprüft werden, mit welchen städtebaulichen Lösungen die Autobahn am verträglichsten in die Siedlung integriert werden kann. Zu klären gilt es unter anderem:

- Wie kann eine landschafts- und siedlungsverträgliche sowie möglichst kostengünstige ganze oder teilweise Überdeckung realisiert werden?
- Welche städtebaulich attraktiven Alternativen können einer ganzen oder teilweisen Überdeckung gegenübergestellt werden?
- Wie kann eine etappierte Einhausung erfolgen, so dass jede Etappe für sich und für alle Beteiligten einen akzeptablen Zustand darstellt?

Im Prozess werden die technische und zeitliche Machbarkeit sowie die finanziellen Konsequenzen für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt aufgezeigt.

7 Organisation

7.1 Der Kanton Luzern übernimmt den Prozesslead und vermittelt zwischen ASTRA, Kanton, Stadt Kriens und LuzernPlus. Er organisiert die erforderlichen Besprechungen und bestimmt im Einzelnen in Abstimmung mit der Steuerungs- und Projektgruppe (vgl. unten) die weiteren Schritte. Der Kanton wird durch eine externe Verfahrensleitung, finanziert gemäss Finanzierungsschlüssel, massgeblich unterstützt.

7.2 Auftraggeber

- ASTRA, Filiale Zofingen
- Kanton Luzern, BUWD, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Stadt Kriens, Stadtrat

7.3 Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe, in der alle Beteiligten Einsitz haben, wird vom Kanton geleitet. Der Sitzungsbedarf ist auf das gemeinsam festgelegte konkrete Vorgehen abgestimmt. Die Steuerungsgruppe ist für strategisch bedeutende und politische Entscheidungen zuständig. Sie vertritt den Prozess nach innen und nach aussen und ist wie folgt zusammengesetzt:

- Fabian Peter, Regierungsrat Kanton Luzern (Vorsitz)
- Guido Biaggio, Vizedirektor ASTRA
- André Bachmann, Präsident RET LuzernPlus
- Christine Kaufmann-Wolf, Stadtpräsidentin Kriens
- externe Verfahrensleitung (ohne Stimmrecht, Leitung Testplanung, Sitzungsvorbereitung, Protokoll, noch zu bestimmen)

7.4 Erweiterte Projektgruppe

Die erweiterte Projektgruppe ist – wiederum auf fachlicher Ebene – für die Einhaltung der Rahmenbedingungen, die Erreichung der Zielsetzungen sowie die Einhaltung von Kosten und Terminen zuständig. Die Projektgruppe rapportiert an die Steuerungsgruppe. Sie setzt sich wie folgt zusammen:

- Gregor Schwegler*, Kantonsingenieur Kanton Luzern (Vorsitz)
- Richard Kocherhans*, ASTRA Filiale Zofingen, Filialchef
- Thomas Kloth, ASTRA Filiale Zofingen, Bereichsleiter PM Mitte
- Daniel Ender*, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Cüneyd Inan*, Dienststelle Raum und Wirtschaft
- Patrick Abegg, Mobilitätskoordinator BUWD
- Armin Camenzind, Geschäftsführer RET LuzernPlus / Vorsitz STG Luzern Süd

- Raymond Studer*, Gebietsmanager LuzernSüd
- Jesús Turiño*, Abteilungsleiter Präsidialdienste, Stadt Kriens
- Thomas Lustenberger, Abteilungsleiter Planungs- und Baudienste, Stadt Kriens
- Daniel Burkhard, Abteilungsleiter Verkehrs- und Infrastrukturdienste, Stadt Kriens
- Thomas Kieliger*, externer Berater Stadt Kriens
- Deborah Arnold, Leiterin Stadtplanung Luzern
- externe Verfahrensleitung (noch zu bestimmen)

Ein Projektausschuss (Mitglieder mit * bezeichnet) führt den Prozess, bestimmt die Prozessschritte, erwirkt Zwischenergebnisse und legt diese der Projektgruppe vor. Der Ausschuss wird massgeblich durch die externe Verfahrensleitung unterstützt.

7.5 Rollen und Zuständigkeiten

Die Rollen und fachlichen Zuständigkeiten sind wie folgt festgelegt:

- Der Kanton Luzern ist im Lead, führt den Prozess und sorgt für die Berücksichtigung sowie die Umsetzung der Vorgaben bzw. gegebenenfalls erforderlichen Anpassungen im kantonalen Richtplan sowie im Agglomerationsprogramm Luzern und stellt die darauf abgestimmte Verkehrsplanung für den Kantonsstrassenbereich sicher. Er beschafft die notwendigen externen Leistungen und führt die Auftragnehmer.
- Das ASTRA stellt die Abstimmung mit den übrigen Planungen im Nationalstrassenperimeter des Projekts Bypass Luzern und dem bestehenden Nationalstrassennetz sicher. Weiter formuliert das ASTRA die Randbedingungen, die sich aus den Zielsetzungen der Nationalstrasse ergeben und prüft die Konformität der Lösungen mit den aktuellen Vorgaben.
- LuzernPlus stellt die Abstimmung mit den Vorgaben auf regionaler Ebene, namentlich mit dem kürzlich verabschiedeten Regelwerk des Entwicklungsschwerpunktes LuzernSüd sicher.
- Die Stadt Kriens prüft die Übereinstimmung mit der geltenden Nutzungsplanung bzw. klärt die erforderlichen Anpassungen. Sie trifft weitere fachliche Abklärungen namentlich mit Blick auf die betroffenen Werke.

8 Finanzierung

Für die Kosten der externen Verfahrensleitung und der Testplanung werden Kosten von ca. 0,5 bis 1,0 Mio. Franken geschätzt. Die Kosten werden zu gleichen Teilen von ASTRA, Kanton Luzern und Stadt Kriens getragen, d.h. je Beteiligte maximal 330'000.- Franken. Dieser Betrag gilt als Kostendach. Der genaue Betrag wird im Rahmen der nächsten Prozessschritte festgelegt. Diese sind die Bestimmung der externen Verfahrensleitung und die Definition des konkreten Planungsvorgehens. LuzernPlus trägt keine Kosten.

9 Kommunikation

Die Kommunikation erfolgt partnerschaftlich und nach gegenseitiger Absprache. In einer Kommunikationsgruppe sind alle Beteiligten gleichberechtigt vertreten. Der Lead in der Kommunikation liegt beim Kanton Luzern.

10 Ergebnis

- 10.1 Im Ergebnis soll eine vergleichsweise Einigung über Umfang und Finanzierung einer Überdeckung bzw. Einhausung respektive einer siedlungsverträglicheren Eingliederung der Autobahn erzielt werden, die als Basis für eine Vereinbarung unter den Beteiligten und für das Festlegen des weiteren Vorgehens (vgl. auch Ziffer 10.2) dienen.
- 10.2 Die Ergebnisse bilden das Fundament für die Diskussionen und Folgeprozesse, namentlich mit Blick auf die Finanzierung auf allen beteiligten Ebenen Bund (ASTRA), Kanton und Gemeinde (Stadt Kriens), wofür die technische Machbarkeit der Lösungen, die Termine und die Kosten sowie die Bewertung allfälliger Varianten vorhanden sein müssen.
- 10.3 Mit der Überprüfung wird zudem die Koordinationsaufgabe R 8.1 aus dem Regelwerk LuzernSüd umgesetzt.
- 10.4 Generell bleiben Entscheide anderer zuständiger Behörden der Beteiligten (Bundesrat und UVEK für den Bund, Regierungsrat und Kantonsrat für den Kanton Luzern, Einwohnerrat und Bevölkerung der Stadt Kriens) vorbehalten.
- 10.5 Alle Beteiligten setzen die partnerschaftlich erarbeiteten Ergebnisse gemäss ihrer Zuständigkeit in ihren Planungen und ihren Instrumenten um. Der konkrete diesbezügliche Anpassungsbedarf wird nach Vorliegen der Ergebnisse in einer Vereinbarung festgelegt.
- 10.6 Das Ergebnis soll bis Ende 2023 vorliegen.

11 Unterzeichnende

Datum, 15. Dezember 2021

.....
ASTRA
Jürg Röthlisberger, Direktor

.....
Guido Biaggio, Vizedirektor

.....
Kanton Luzern
Fabian Peter, Regierungsrat

.....
LuzernPlus
André Bachmann, Präsident

.....
Armin Camenzind, Geschäftsführer

.....
Stadt Kriens
Christine Kaufmann-Wolf, Stadtpräsidentin

.....
Karin Schuhmacher Bürgi, Stadtschreiberin