

EINGEGANGEN

25. Nov. 2016

2016.11.25.113

Landrat Ruedi Waser
Buolterlistrasse 27
6052 Hergiswil

Hergiswil, 24. November 2016

Landratsbüro Nidwalden
Regierungsgebäude
Dorfplatz 2
6371 Stans

Interpellation

betreffend das Verkehrskonzept des Bundesrates, resp. des ASTRA, zur Verkehrsentwicklung in der Zentralschweiz, insbesondere im Bereich Luzern Nord, Luzern Süd bis zum Seelisbergtunnel. Entwicklung eines Konzepts und Absprachen des Kantons Nidwalden mit dem Bund im Hinblick auf genügende Kapazität im Strassen- und Bahnbereich für die mittel- und langfristige Zukunft.

Sehr geehrter Herr Landratspräsident
Sehr geehrte Mitglieder des Landrates
Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte

Der Bundesrat hat in Woche 45 (2016) ein klares Zeichen gesetzt: Er sagt Ja zum generellen Projekt Bypass Luzern und beauftragt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) mit der weiteren Planung. Voraussetzung ist die ausreichende Finanzierung im Rahmen der NAF-Vorlage.

Das Bypassprojekt besteht aus vier Teilprojekten:

- Ausbau der A14 Nord mit Erweiterung der Autobahn zwischen Verzweigung Rotsee und Anschluss Buchrain von vier auf sechs Spuren.
- Neuer Tunnel zwischen Verzweigung Rotsee und Anschluss Luzern-Kriens mit zwei zweispurigen Röhren (Bypass).
- Der heutige Cityring mit den Tunneln Reussport und Sonnenberg soll künftig als Stadtautobahn dienen.
- Ergänzung Süd auf der A2 zwischen den Anschlüssen Luzern-Horw und Hergiswil; Schaffung von drei Fahrspuren pro Fahrtrichtung im bestehenden Tunnel Spier.

Spange Nord als ergänzendes Projekt des Kantons Luzern

- Die Spange Nord ist als vierspurige Hauptverkehrsachse vom Schlossberg bis zur Fluhmühle geplant. Durch die Spange Nord wird der nördliche Teil der Stadt Luzern beim Anschluss Lochhof ans Nationalstrassennetz angebunden. Das Stadtzentrum soll damit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet werden, und es soll mehr Raum für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr entstehen. Die Spange Nord ist ein Teilprojekt des Gesamtsystems Bypass Luzern. Sie kann nur in Verbindung mit dem Gesamtsystem realisiert und wirksam werden.

Der Bypass, dessen Kernstück ein weiterer Tunnel durch den Sonnenberg mit zwei Fahrspuren pro Richtung ist, soll Stadt und Agglomeration Luzern vom Verkehr entlasten.

Durchgangsbahnhof Luzern

- Parallel zum Bypass plant der Kanton Luzern auch noch einen **Durchgangsbahnhof in Luzern**, der den Modalsplit verbessern soll. Die Chancen für diesen Tiefbahnhof Luzern scheinen jedoch zu schwinden. Verkehrsministerin Doris Leuthard erklärte kürzlich in der Luzerner Zeitung, dass kaum zwei Milliardenprojekte gleichzeitig in Luzern realisiert werden könnten; entweder Bypass oder Tiefbahnhof.

Einen Anhaltspunkt für die Priorisierung der Projekte gibt der aktuelle Planungsstand. Beim Bypass läuft nun die konkrete Planung an. Das ASTRA bereitet einen Projektwettbewerb für die Gestaltung des Sonnenberg-Südportals inklusive Grosshofbrücken vor. Zudem wird ein Ausführungsprojekt erarbeitet. Beim Tiefbahnhof ist man von einer solch konkreten Planung noch weit entfernt.

Seit Jahren kämpft Luzern an allen Fronten für eine entlastende Verkehrsregelung.

Was unternimmt der Kanton Nidwalden?

Meines Erachtens müssen im Zusammenhang mit den Planungsvarianten in und um Luzern deren Konsequenzen auf die Verkehrslage in und durch Nidwalden sorgfältig und unverzüglich untersucht werden. Tatsache ist, dass schon heute zu den Hauptverkehrszeiten in beiden Richtungen, Luzern und Nidwalden, stockender Verkehr und häufig Staus aufkommen. Zahlreiche Verkehrsteilnehmer weichen dann auf die Kantonsstrassen auf, was in einigen Dörfern Nidwaldens zu unerträglich intensivem Verkehr führt. Speziell zu erwähnen sind auch die Überlastung und Staus von der Einmündung der A8 aus Obwalden in die A2.

Die aus der geplanten 3-spurigen Zuführung des Verkehrs aus Luzern auf zwei Spuren bei Hergiswil resultierenden Staus würden die Situation für Nidwalden definitiv unerträglich machen.

- Somit ist es offensichtlich, dass die beiden Grossprojekte in Luzern die Entwicklung des MIV und des ÖV in Nidwalden markant beeinflussen. Nicht nur Hergiswil, sondern der ganze Kanton Nidwalden werden von den negativen Auswirkungen stark betroffen sein.

Eine frühzeitige Einflussnahme auf deren Planung durch den Regierungsrat des Kantons Nidwalden sollte umgehend stattfinden. Denn es ist unter allen Umständen zu vermeiden, dass die Bevölkerung des Kantons Nidwalden plötzlich vor dem Fait accompli inakzeptabler Auswirkungen der verkehrstechnischen Massnahmen in und um Luzern steht.

Ich erlaube mir deshalb, Ihnen folgende Fragen zu stellen:

1. Wie sieht der Regierungsrat die mittel- und langfristige Entwicklung des Verkehrs in Nidwalden? Sowohl im Bereich ÖV als auch im Bereich MIV.
2. Existiert ein mittel- und langfristiges Verkehrskonzept? Wenn ja, wie sieht es aus?
3. Welche Auswirkungen hat eine Bypass-Lösung auf den Autobahnabschnitt Hergiswil? Mit welchen Frequenzen muss gerechnet werden und welche Staupotentiale werden erwartet?
4. Was unternimmt der Regierungsrat, um die neuen, im Umfeld von Luzern / Hergiswil entstehenden Veränderungen bewältigen zu können?
5. Welche Auswirkungen hätte ein negativer Entscheid zum Projekt „Tiefbahnhof“ auf die Verbindungen von und nach Nidwalden?
6. Hat der Regierungsrat entsprechende Planungen vorgenommen oder in die Wege geleitet?
7. Sind Gespräche mit dem ASTRA und/oder dem BAV eingeleitet und geführt worden?
8. Sind unsere Bundesparlamentarier in den Prozess einbezogen worden?

Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung der Fragen zum Voraus bestens.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'R' followed by a series of loops and a final horizontal stroke.

Landrat Ruedi Waser