

Botschaft des Regierungsrates
an den Grossen Rat

B 83

**zum Entwurf eines Dekrets über
einen Sonderkredit für den Bau
des Autobahnzubringers Rontal
(Kantonsstrasse K 65b) in den
Gemeinden Buchrain, Dierikon
und Ebikon**

Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, den Bau des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b) in den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon zu beschliessen und für dessen Kosten einen Kredit von 100 Millionen Franken zu bewilligen. Das Dekret des Grossen Rates unterliegt der Volksabstimmung.

Das Bedürfnis für den Bau eines Autobahnzubringers Rontal ist seit langem ausgewiesen. Das Vorhaben ist im Kantonalen Richtplan 1998, im Strassenrichtplan 1998 und im Bauprogramm 2003–2006 für die Kantonsstrassen enthalten. Mit dem Projekt «Zubringer Rontal» werden, in Kombination mit dem Nationalstrassenprojekt «A-14-Anschluss Buchrain», die für die Nutzung der Entwicklungsreserven im Rontal erforderlichen Verkehrskapazitäten geschaffen. Die wirtschaftliche Entwicklung des Rontals gibt dem ganzen Kanton bedeutende wirtschaftliche Impulse. Der Zubringer Rontal stärkt somit den Wirtschaftsstandort Luzern und die gesamte Luzerner Volkswirtschaft. Das Projekt entlastet zudem die bestehenden Autobahnanschlüsse Emmen Süd und Gisikon-Root sowie das parallel zur A 14 verlaufende Kantonsstrassennetz und den Seetalplatz.

Das Projekt des zweispurigen Autobahnzubringers im Gegenverkehr umfasst den Bau einer 1419 m langen Hauptverkehrsstrasse, wovon 1030 Meter in einem Tunnel und über eine gedeckte Brücke verlaufen. Das Bauvorhaben erfüllt die heute geltenden technischen und betrieblichen Standards. Nutzwert und Mitteleinsatz wurden optimiert. Die Anforderungen der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes werden erfüllt. Die Verkehrssicherheit wird für alle Benützer verbessert. Der öffentliche Busverkehr wird bei den Anschlussknoten des neuen Zubringers an das übrige Kantonsstrassennetz bevorzugt. Die Gemeinden Root und Buchrain werden vom Durchgangsverkehr entlastet.

Da der Neue Finanzausgleich des Bundes die Kantone ab 2008 von den bisherigen Aufwendungen für die Nationalstrassen entlastet, ist die Finanzierung des Zubringers ohne Erhöhung der Strassenbauschuld und ohne Kürzung der Mittel für den übrigen Kantonsstrassenbau möglich. Durch den Bau des Zubringers kann zudem auf den Ausbau der Autobahnanschlüsse Emmen Süd und Gisikon-Root wie auch auf die Umfahrung von Root verzichtet werden, Projekte, die den Kanton rund 50 Millionen Franken kosten würden. Für den Fall, dass im Rahmen der kantonalen Anschlussgesetzgebung zum Neuen Finanzausgleich des Bundes weniger Mittel in der Strassenrechnung verbleiben würden, weil die Aufwendungen für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen wegfallen, müssen andere Finanzierungsszenarien zum Tragen kommen.

Der Baubeginn für den Zubringer Rontal richtet sich nach dem Verlauf des Projektbewilligungsverfahrens und den für den Kantonsstrassenbau verfügbaren Mitteln. Die Strasse kann überdies erst erstellt werden, wenn der Bundesrat das generelle Projekt für den Autobahnanschluss Buchrain bewilligt hat. Der Baubeginn ist im Jahr 2007 vorgesehen.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern an den Grossen Rat

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf eines Dekrets über einen Sonderkredit für den Bau des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b) in den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon.

I. Vorgeschichte

Ein Autobahnanschluss Buchrain mit Zubringer ins Rontal ist seit fast 30 Jahren ein zentrales politisches und planerisches Thema. Nachdem der Bund vom Nutzen und der Notwendigkeit des Anschlusses überzeugt werden konnte, wurden im Jahr 2001 die Planungsarbeiten aufgenommen und mehrere Varianten geprüft. Unabhängige Gutachten zur Lärmsituation, zur Kostenfrage und zum volkswirtschaftlichen Nutzen stützen die nun vorgeschlagene Variante.

Das Projekt für die Autobahn A 14 im Abschnitt Sedel–Gisikon wurde am 10. August 1977 vom Bundesrat ohne den Anschluss Buchrain genehmigt. Dem Kanton Luzern wurde aber gestattet, planerische Massnahmen für dessen späteren Bau zu treffen. In diesem Sinn wurde das Projekt für einen Anschluss Buchrain mit einer Zubringerstrasse ins Rontal stets weiterverfolgt. Im Jahr 1996 lehnte der Bundesrat den Antrag für die neuen Anschlüsse an die A 2 in Rothenburg und an die A 14 in Buchrain ab, weil diese zusätzlichen Anschlussbauwerke überwiegend lokalen und regionalen Interessen dienen würden. In der Folge erarbeitete das damalige Baudepartement in enger Absprache mit dem Bundesamt für Strassen (Astra) ein Gesamtkonzept für das Autobahnnetz in der Agglomeration Luzern Nord. Aufgrund dieses Projekts beauftragte das Astra am 23. November 2000 den Kanton Luzern mit der Ausarbeitung des generellen Projekts für den A-14-Anschluss Buchrain. Dieser Auftrag umfasste auch die A-2-Anschlüsse Rothenburg Station und Emmen Nord.

Zwischen September 2001 und Februar 2002 wurden drei Varianten für den Zubringer Rontal untersucht, nämlich die beiden direkten Tunnelvarianten «5» in Hoch- und Tieflage zwischen der Reussbrücke und der Kantonsstrasse K 17 und die Variante «6» mit einer offenen Linienführung über Hinterleisibach und einem kurzen Scheiteltunnel. Diese drei Varianten wurden mit der bestehenden Ortsdurchfahrt Buchrain als Nullvariante verglichen. Die Variante «5 Hoch» wies das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Daraufhin beschlossen wir am 26. März 2002, diese Variante der weiteren Planung zugrunde zu legen. Am 5. Dezember 2002 wurde dem Astra das generelle Projekt «Anschluss Buchrain mit Zubringer Rontal» zur technischen und finanziellen Beurteilung eingereicht. Mit Schreiben vom 11. Juni 2003 teilte das Astra mit, dass das Gesamtprojekt in ein Nationalstrassenprojekt «Anschluss Buchrain» und ein kantonales Strassenprojekt «Zubringer Rontal» aufzuteilen sei.

Am 5. März 2004 beauftragten wir das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, dem Bundesrat das bereinigte generelle Projekt «Anschluss Buchrain» ohne den Zubringer Rontal zur Genehmigung einzureichen. Das Projektdossier wurde am 12. März 2004 eingereicht. Mit einer Antwort des Bundesrates wird Anfang 2005 gerechnet.

Aufgrund des dezidierten Eintretens der Gemeinde Dierikon für die teurere Variante «5 Tief» für den Zubringer Rontal wurde Ende 2002 eine Überprüfung der Variante «5 Hoch» angeordnet. Zwischen November 2002 und August 2003 wurden drei unabhängige Gutachten erstellt, welche die Lärmsituation, die Kostenfrage und den volkswirtschaftlichen Nutzen des Projekts untersuchten. Daraus haben sich jedoch keine wesentlichen neuen Erkenntnisse zugunsten der Variante «5 Tief» ergeben. Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) bestätigt in einem Lärmgutachten die Erkenntnis des Variantenvergleichs, dass beide Projektvarianten, Tief- und Hochlage, die massgebenden Lärmgrenzwerte gleichwertig einhalten und die Unterschiede der Gesamtlärmbelastung am gegenüberliegenden Hang von Dierikon gering sind. Gestützt auf zwei unabhängige Experten aus der Tunnelbaubranche haben die Planer die Kosten der beiden Varianten mit derselben Genauigkeit und auf demselben Niveau errechnet. Der Befund, bei gleichem Nutzen koste die Variante hoch weniger, wurde bestätigt. Die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Projekts für den Kanton Luzern wurde ebenfalls bestätigt. Darauf wird im Bedürfnisnachweis des Vorhabens noch eingehend eingegangen.

Aus den vertieften Abklärungen ergaben sich Optimierungsmöglichkeiten beim Lärmschutz, bei der Linienführung und der Gestaltung. Diese wurden mit einer gestreckten Linienführung und einer Tunnel-Brücke im Projekt vom Juni 2004 konkretisiert. Wir beauftragten das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement am 8. Juni 2004, diese Variante der weiteren Planung zugrunde zu legen.

II. Bedürfnis

Der Zubringer Rontal ist unabdingbare Voraussetzung für die Entwicklung des hochwertigen Wirtschaftsraumes Rontal. Mit der Fertigstellung der Autobahn im Knonaueramt wird diese Region zu einem Wirtschaftsstandort von nationaler Bedeutung aufgewertet, dessen volkswirtschaftlicher Nutzen dem ganzen Kanton Luzern positive Impulse geben wird. Der Zubringer Rontal entlastet zudem den A-2-Anschluss Emmen Süd, den A-14-Anschluss Gisikon-Root, das parallel zur A 14 verlaufende Kantonsstrassennetz und den notorisch überlasteten Seetalplatz.

Das Bedürfnis nach einem «Anschluss Buchrain» wurde vom Kanton Luzern schon bei der Planung der A 14 in den Siebzigerjahren geäussert. Damals stand die bessere Anbindung des Seetals an das Nationalstrassennetz im Vordergrund. Heute verfolgt das Gesamtprojekt «Anschluss Buchrain mit Zubringer Rontal» eine ganzheitlichere Zielsetzung:

Voraussetzung für den Entwicklungsschwerpunkt Rontal

Das Rontal bietet sowohl einen hochwertigen Wirtschaftsraum wie einen idealen Lebensraum mit einem reichhaltigen Angebotsmix an Arbeitsplätzen, guten Wohnlagen, Freizeitmöglichkeiten und den Vorzügen der Nähe zur Stadt Luzern. Die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz der Autobahn wie jenes der SBB weist aber heute noch deutliche Defizite aus, weshalb nach 1985 nur noch eine moderate Entwicklung stattgefunden hat. Die im Rontal erreichte Beschäftigungsdichte ist denn auch trotz des sehr hohen Beschäftigtenanteils in Dierikon im Kantonsmittel unterdurchschnittlich. Das brachliegende Potenzial des Rontals ist unbestritten. Der Kantonale Richtplan 1998 legt 4 der insgesamt 18 Entwicklungsschwerpunktgebiete von kantonaler Bedeutung in diese Region oder an deren unmittelbare Grenze. Die Gemeinden Ebikon, Dierikon, Buchrain und Root haben darauf für das wirtschaftliche Kerngebiet einen regionalen Richtplan für ein hochwertiges Entwicklungsgebiet von 130 Hektaren Gesamtfläche erarbeitet, wovon rund 70 Hektaren noch nicht überbaut sind. Diesen Richtplan haben wir am 2. Dezember 2003 genehmigt.

Die bestehenden Zugänge ins Rontal haben ihre Kapazitätsgrenze, insbesondere in Root und am Schlossberg in Luzern, erreicht. Die unabdingbare Voraussetzung für die Nutzung von über 50 Prozent der vorhandenen 70 Hektaren Entwicklungsreserven ist deshalb – neben der angestrebten Leistungssteigerung im öffentlichen Verkehr mit der Busförderung und der S-Bahn Luzern – eine bessere Anbindung des motorisierten Individualverkehrs an das Nationalstrassennetz über einen neuen Autobahnzubringer. Falls diese Voraussetzungen nicht geschaffen werden können, müssen die überschüssigen, rechtsgültig eingezonten Arbeitsgebiete längerfristig möglicherweise wieder ausgezont werden.

Stärkung des Wirtschaftsstandortes Kanton Luzern

Das Bedürfnis nach einer Stärkung des Wirtschaftsstandortes Luzern auf der Achse Zürich–Zug–Luzern ist seit langem ausgewiesen. Mit der geplanten Inbetriebnahme des letzten Teilstückes der A 4 im Knonaueramt im Jahr 2010/2011 wird die Agglomeration Luzern in absehbarer Zukunft direkt an den Grossraum Zürich angeschlossen. Innerhalb der Agglomeration Luzern liegt das Entwicklungsschwerpunktgebiet Rontal direkt an dieser Achse Luzern–Zug–Zürich. Mit einem Direktanschluss an die Autobahn wird damit das Rontal mit seinen grossen eingezonten Landreserven für Investoren aus der Wirtschaft von einem kantonalen zu einem nationalen Wirtschaftsstandort aufgewertet, der sich dem Wettbewerb mit den umliegenden Kantonen stellen kann. Erhebliches Entwicklungspotenzial ist vorhanden:

- Die höhere Attraktivität des Betriebsstandortes wird für die bereits ansässigen Firmen die Entwicklungsmöglichkeiten verbessern und eine bessere Nutzung der vorhandenen Arbeitszonen nach sich ziehen.

- Die durch den Anschluss an die Autobahn verbesserte Betriebsstandortattraktivität wird zu Neuansiedlungen von Unternehmen führen. Erwünscht sind dabei wertschöpfungsintensive Branchen, was mit der verbesserten Anbindung an die grossen Dienstleistungszentren in Zug und Zürich sowie den Hochschulen in Luzern und Zürich eine realistische Einschätzung ist.
- Der Wohnbevölkerung des Rontals eröffnen sich neue Arbeitsmärkte. Zudem wird die Rekrutierung gut ausgebildeter Arbeitskräfte durch die verbesserte Erreichbarkeit erleichtert.
- Mit der Neuansiedlung von Technologie-intensiven Firmen werden Spillover-Effekte erwartet, das heisst, Unternehmen können von neuen Technologien profitieren, ohne an deren Entwicklung finanziell beteiligt gewesen zu sein.
- Gut ausgebildete Leute und Spillover-Effekte sind zwei günstige Faktoren, damit sich im Rontal ein regionales Zentrum innovativer Branchen herausbilden kann und damit sich selbst verstärkende wirtschaftliche Prozesse in Gang gesetzt werden.
- Nicht zu unterschätzen sind ebenfalls positive Image-Effekte, die mit der Realisierung des Autobahnanschlusses und des Zubringers in der öffentlichen Meinung und in der Wirtschaft erzeugt werden. Die Zentralschweiz wird verstärkt als dynamische und unternehmerfreundliche Region wahrgenommen werden.
- Der Autobahnanschluss Buchrain entspricht auch einem langgehegten Bedürfnis in den Nachbarregionen des Rontals. Die Industriezonen Schachen und Perlen der Gemeinde Buchrain werden durch den A-14-Anschluss entscheidend gestärkt. Mit direkten positiven Auswirkungen können auch die Gemeinden Adligenswil, Udligenswil, Meggen und verschiedene Gemeinden im Seetal rechnen.

Mit dem Autobahnzubringer werden folglich günstige Rahmenbedingungen für ein stärkeres wirtschaftliches Wachstum geschaffen, das den gesamten Wirtschaftsstandort Luzern stärken wird.

Entlastung A-2-Anschluss Emmen Süd

Der Anschluss Buchrain wird den A-2-Anschluss Emmen Süd um rund 30 Prozent entlasten und somit wesentlich dazu beitragen, einen Engpass an der A 2 zu beseitigen. Zurzeit wird dieser Anschluss umgebaut, um die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das Umbauprojekt basiert auf Verkehrsprognosen, welche die entlastende Wirkung durch den zukünftigen Anschluss Buchrain nach der Inbetriebnahme im Jahr 2010 bereits voraussetzen. Ohne den Anschluss Buchrain würden deshalb mittelfristig weitere leistungssteigernde Massnahmen an diesem Verkehrsknoten notwendig werden.

Entlastung A-14-Anschluss Gisikon-Root

Der Anschluss Buchrain entlastet den A-14-Anschluss Gisikon-Root um 30 Prozent. Dieser muss in den nächsten Jahren dringend erneuert werden. Dank dem geplanten Anschluss Buchrain muss seine Verkehrskapazität aber nicht erhöht werden. Damit ist die Voraussetzung erfüllt, dass im Jahr 2007/2008 die drei bestehenden lichtsignal-gesteuerten Knoten in Kreisel umgestaltet werden können. Das Astra hat diesem Konzept bereits schriftlich zugestimmt und die Projektierung des Ausführungsprojektes freigegeben. Ohne Anschluss Buchrain müsste eine teurere Variante zur Ausführung gelangen.

Verzicht auf Umfahrung Root

Der Kantonale Richtplan 1998 hat einen Korridor für eine neue Umfahrungsstrasse um Root ausgeschieden. Es herrscht ein breiter Konsens darüber, dass mit einem «Anschluss Buchrain mit Zubringer Rontal» auf die Umfahrung zur Entlastung Roots vom Durchgangsverkehr verzichtet werden kann.

Entlastung des parallelen Kantonsstrassennetzes und des Seetalplatzes

Der Anschluss Buchrain und der Zubringer Rontal entlasten die Parallelachsen zur A 14. Der Verkehr wird von den Kantonsstrassen K 17 im Rontal und K 16 zwischen Emmen und Eschenbach auf die leistungsfähigere Autobahn A 14 gelenkt. Dies wird zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrssituation auf der Seetalstrasse und dem Seetalplatz führen. Im Rontal werden die zwei Dorfzentren Buchrain und – wie schon erwähnt – Root vom Durchgangsverkehr weitgehend befreit.

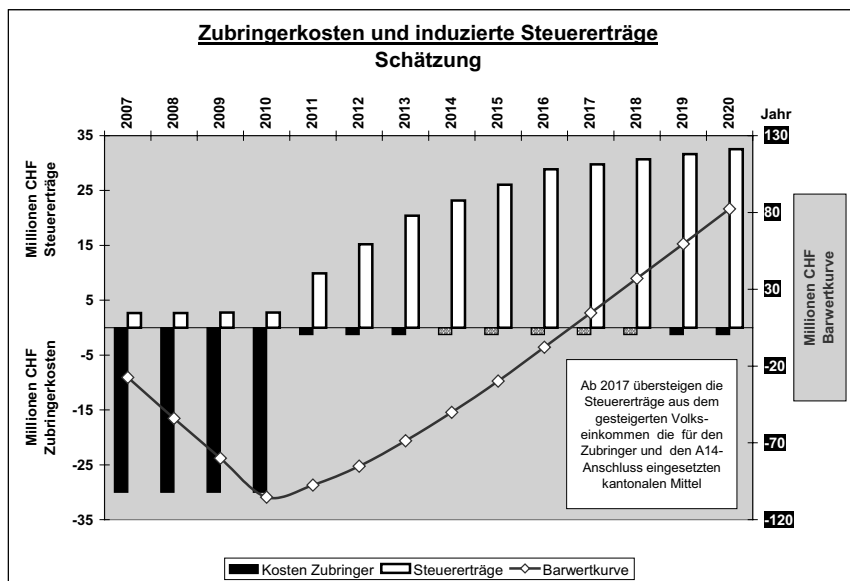
III. Nutzen

Der Zubringer Rontal ermöglicht die Entwicklung des hochwertigen Wirtschaftsraumes Rontal, wodurch Einkommen in der Grössenordnung von 230 bis 340 Millionen Franken pro Jahr generiert werden. Damit kommt dieser Investition für den ganzen Kanton Luzern eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Ab 2017 übersteigen die Steuererträge aus dem gesteigerten Volkseinkommen die für den Zubringer eingesetzten kantonalen Mittel. Durch den Bau des Zubringers kann zudem auf Kapazitätserweiterungen bei den Autobahnanschlüssen Emmen Süd und Gisikon-Root wie auch auf die Umfahrung von Root verzichtet werden, Projekte, die den Kanton rund 50 Millionen Franken kosten würden.

Wirtschaftliche Impulse für den gesamten Kanton Luzern

Die Auswirkungen des erwarteten Wachstumsschubes durch den Zubringer Rontal werden sich nicht nur auf die engere Region des Rontals beschränken, sondern dem Grossraum Luzern und dem gesamten Kanton positive Impulse geben. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Projekts für den Kanton Luzern wurde im Jahr 2003 durch das externe Institut für Betriebs- und Regionalökonomie (IBR) der Hochschule für Wirtschaft Luzern untersucht. Diese Studie kommt zum Schluss, dass das Projekt bedeutende regionalwirtschaftliche Impulse erzeugen wird. Dank dem Autobahnanschluss können laut Studie Einkommen in der Grössenordnung von 230 bis 340 Millionen Franken pro Jahr oder 2 bis 3 Prozent des gesamten Volkseinkommens des Kantons Luzern generiert werden. Dabei ist hervorzuheben, dass die prognostizierten positiven Impulse fast ausschliesslich mittel- und langfristiger Natur sind. Bei Realisierung des Autobahnzubringers sehen ansässige Rontaler Firmen bereits heute Investitionen mit einer Wertschöpfung von über 2200 Millionen Franken bis ins Jahr 2020 vor, was rund 30 Prozent der einkommensrelevanten Auswirkungen ausmacht. Der Rest ergibt sich zum überwiegenden Teil aus der erhöhten Standortattraktivität und der gesteigerten Nachfrage nach Parzellen für Wohnen und Arbeiten.

Aus Sicht der öffentlichen Hand ergibt sich der finanzielle Erfolg einer Infrastrukturmassnahme wie des Zubringers aus den Steuererträgen, die dem Kanton und den Gemeinden neu zufließen. Diese lassen sich aber nicht so unmittelbar berechnen und auf eine bestimmte Investition zurückführen, wie dies für private Bauvorhaben der Fall ist. Im Sinn einer Abschätzung der erwarteten Zahlungsströme geht die folgende Grafik von nur 50 Prozent der erwarteten Steuern aus, die in der IBR-Studie mit Plausibilitätsüberlegungen ermittelt wurden. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die wirtschaftliche Entwicklung naturgemäss grosse Unsicherheiten aufweist und nicht alle Steuererträge neu anfallen werden. Die schwarzen Balken der nachfolgenden Grafik zeigen die jährlichen Kosten, die weissen die geschätzten jährlichen Steuererträge. Die graue Kurve beschreibt die daraus berechneten Barwerte der zukünftigen, bereits abgezinsten Zahlungsströme im Jahr 2007. Daraus ergibt sich, dass im Jahr 2017, sieben Jahre nach Inbetriebnahme des Zubringers, die Investition für den Kanton Luzern positive Erträge abwerfen wird.



Nutzen für den Immobilienmarkt im Rontal

Die Bewertungsstudie über die Auswirkungen des Autobahnanschlusses auf die Immobilienpreise im Rontal hat die Befürchtungen, das Vorhaben werde durch Verkehrsimmissionen und optische Beeinträchtigungen zu einem Wertverlust bei den Immobilien führen, nicht bestätigt. Mittelfristig wird die verbesserte Mobilität bessere Arbeitsmöglichkeiten schaffen und die verdichtete Nutzung zu einer tieferen Steuerbelastung führen. Aufgrund dieser Faktoren wird mittelfristig deshalb mit positiven Auswirkungen des Bauwerks auf den privaten Wohnungsbau gerechnet.

Nutzen für Mensch und Umwelt

Die Nachhaltigkeit des Projekts «Anschluss Buchrain mit Zubringer Rontal» wurde anhand einer erweiterten Kosten-Nutzen-Analyse mit 24 Nachhaltigkeitsindikatoren in den Bereichen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt überprüft. Das Ergebnis weist einen deutlichen Nutzen des Projekts aus. Die Einsparungen durch weniger Unfälle und geringere Reise-, Stau- und Transportkosten überwiegen die Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten. Auch der Umweltbereich wird positiv beeinflusst, da die Reduktion der Lärmbelastung in den Ortszentren von Buchrain und Root die übrigen Umweltkosten wertmässig übersteigt. Bei den wertmässig nicht bezifferbaren Indikatoren ergibt die Nutzwertanalyse dank des Nutzens in den Bereichen Gesellschaft und Wirtschaft ebenfalls ein positives Ergebnis.

Kostenersparnis dank Verzicht auf andere Projekte

Durch den Bau des Autobahnanschlusses Buchrain mit Zubringer Rontal erübrigen sich die andernfalls erforderlichen Kapazitätserweiterungen bei den Autobahnanschlüssen Emmen Süd und Gisikon-Root sowie die Umfahrung von Root als grösste Neuinvestition. Diese Umfahrungsstrasse würde eine Länge von rund drei Kilometer aufweisen und drei grössere Kunstbauten erfordern: die Brücke über die Reuss und den Kanal der Perlen Papierfabrik, die Brücke über die Ron und die Verbreiterung der bestehenden Unterführung unter dem Trasse der SBB in Längenbold. Der Bau des Autobahnanschlusses Buchrain mit Zubringer Rontal bringt dem Kanton durch den Verzicht auf andere Projekte folglich eine Kostenersparnis von insgesamt rund 50 Millionen Franken.

IV. Beschlüsse des Grossen Rates

Der Grosse Rat tritt seit über 20 Jahren für einen Autobahnanschluss Buchrain mit Zubringer ins Rontal ein und hiess bisher alle Planungsberichte, die das Projekt aufführen, gut.

Ihr Rat hat dem ausgewiesenen Bedürfnis für einen Autobahnanschluss Buchrain mit Zubringer ins Rontal bereits mit mehreren Beschlüssen Rechnung getragen:

Parlamentarische Vorstösse

Die Notwendigkeit des Projekts wurde mit fünf erheblich oder teilweise erheblich erklärten parlamentarischen Vorstössen bekräftigt:

- Motion M 413 von Erwin Bachmann über ein sofortiges Planauflageverfahren für einen Autobahnanschluss N 14 in Buchrain (teilw. erh. 20.10.1981),
- Postulat P 220 von Joseph Hardegger über die verkehrsmässige Entlastung des Rontals (erh. 20. 10. 1981),
- Postulat P 579 von Manfred Aregger namens der Kommission zur Vorberatung der Bauprogramme 1982–1985 für die Kantons- und Gemeindestrassen über einen Vollanschluss an die Nationalstrasse N 14 in Buchrain mit Tunnel Rontal–Reusstal (erh. 17. 5. 1982),
- Postulat P 582 von Erwin Bachmann über einen Vollanschluss an die Nationalstrasse N 14 in Buchrain mit Tunnel Rontal–Reusstal (erh. 17. 5. 1982),
- Postulat P 285 von Hans Stettler über den Autobahnanschluss A 14 Buchrain (teilw. erh. 13. 5. 1997).

Kantonaler Richtplan 1998

Sie haben dem Kantonalen Richtplan 1998 zugestimmt, der den Neubau des A-14-Anschlusses Buchrain mit dem Zubringer ins Rontal mit der Priorität A enthält.

Strassenrichtplan 1998

Sie haben dem Strassenrichtplan 1998 zugestimmt, in dem der Bau des A-14-Anschlusses mit dem Zubringer ins Rontal mit einer Dringlichkeitseinreihung aufgeführt ist.

Bauprogramm 2003–2006 für die Kantonsstrassen

Sie haben das Projekt in das geltende Bauprogramm 2003–2006 für die Kantonsstrassen mit folgendem Wortlaut aufgenommen: K 65b Buchrain und K 65b Dierikon, Neubau Zubringer Rontal und Autobahnanschluss A 14 Buchrain inklusive Massnahmen auf der K 65 im Dorf Buchrain, Massnahmen noch offen.

V. Planung und Projektierung

Im Rahmen der Planung und Projektierung wurden zwölf verschiedene Lösungsvarianten untersucht. Die Variante «5 Hoch» mit einer Untertunnelung des Hundsrücken und einer Überbrückung der Ron und des SBB-Trassees schnitt bei der Kosten-Nutzen-Analyse am besten ab. Die vorgeschlagene Lösung mit der Tunnel-Brücke überzeugt hinsichtlich der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes, der Lufthygiene und der Eingliederung in die Landschaft und ermöglicht eine optimale Erschliessung der Industrie- und Dienstleistungszentren.

Die Chronologie der fast dreissigjährigen Planung ist im Kapitel I. zusammenfassend dargelegt. Im Folgenden wird die neuste Planungsgeschichte seit 1998 aufgezeigt:

Einengung des Variantenfächers

In einer Planungsstudie wurden im Jahr 1999 zwölf Zubringervarianten mit vier verschiedenen Standorten des Autobahnanschlusses und neun verschiedenen Anschlussknoten an das kantonale Hauptstrassennetz untersucht. Dabei hat sich der Anschluss Buchrain als der zweckmässigste Standort für einen neuen Autobahnanschluss erwiesen. Die Anzahl der tauglichen Zubringervarianten konnte auf zwei reduziert werden. Dabei schnitt die Variante «5 Hoch» mit einer Untertunnelung des Hügelzugs von Buchrain, des Hundsrücken, und einer Überbrückung der Ron und des SBB-Trassees in der Kosten-Nutzen-Analyse am besten ab. Als mögliche Alternative erschien die Variante «6» mit einer offenen Linienführung nordöstlich von Buchrain, einem Scheiteltunnel in Leisibach und einem Anschluss an die K 17 beim Burehof.

Bestvariante «5 Hoch»

Das vertiefte Studium der Varianten «5 Hoch» und «6» sowie – auf Wunsch der Gemeinde Dierikon – der Variante «5 Tief» mit einer Untertunnelung der Ron und der SBB-Linie wurden im Herbst 2001 in Auftrag gegeben. Von den drei untersuchten Varianten und der Nullvariante erreichte die Variante «5 Hoch» klar den besten Nutzwert. Sie diente als Basis für die anschliessende Projektierung.

Bauprojekt «Tunnel-Brücke»

Aus Lärmschutzgründen wurde die Brücke der Variante «5 Hoch» im Rontal vorerst in einer weiten Kurve zum Tunnelportal Ost geführt, was gestalterisch nicht befriedigte. Mit einer gestreckten Linienführung und einer so genannten Tunnel-Brücke wurden wesentliche Verbesserungen erzielt:

- Die Lärmimmissionen in den Portalzonen werden vermindert und liegen deutlich unterhalb der zulässigen Grenzwerte.
- Die grössere Entfernung der Tunnelportale von den Wohnzonen wirkt sich auf die Luftqualität positiv aus.
- Die direkte Linienführung gliedert sich landschaftlich besser in das topografisch und baulich längs strukturierte Rontal ein.
- Die Brückenüberdeckung hat neben dem Lärmschutz auch eine tragende, konstruktive Funktion. Überdies verhindert sie die Bildung von Glatteis, was die Verkehrssicherheit erhöht.
- Die Brückenfahrbahn liegt im Vergleich zur Variante «5 Hoch» tiefer, was die Höhe des Zufahrtsdammes reduziert und sich sowohl lärmtechnisch wie ästhetisch positiv auswirkt.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Lösung mit der Tunnel-Brücke sehr nahe an die von vielen Leuten im Rontal gewünschte Variante «5 Tief» herankommt. Die Kosten liegen aber um rund 20 Millionen Franken tiefer, und die Baurisiken sind geringer, da keine Wanne im Grundwasser des Rontals erstellt werden muss. Ein weiterer Vorteil dieser Variante ist die Flexibilität, die in Zukunft ermöglichen wird, die Industrie- und Dienstleistungszentren im Rontal verkehrlich direkt ab dem Zubringer zu erschliessen und somit den Schwerverkehr weitgehend von der Kantonsstrasse K 17 fernzuhalten. Aus all diesen Gründen haben wir uns am 8. Juni 2004 für die mit einer Tunnel-Brücke verbesserte Variante «5 Hoch» als Grundlage für das Bauprojekt entschieden.

VI. Projekt

Der insgesamt 1419 Meter lange zweispurige Zubringer ins Rontal führt von der Kantonsstrasse K 17 im Rontal auf einer 172 Meter langen, offenen Rampe zu einer 165 Meter langen, völlig eingehausten Brücke. Es schliesst sich ein 866 Meter langer Tunnel sowie eine 85 Meter lange offene Strecke an, die über den Knoten Reussbrücke die Verbindung zum Autobahnanschluss schafft. Das Projekt ist auf die Belange der Raumplanung und des Umweltschutzes abgestimmt. Die heute geltenden Sicherheitsstandards sowie ein kostengünstiger Betrieb sind in der Planung berücksichtigt.

1. Projektziele im Einzelnen

Neben der in Kapitel II. angeführten übergeordneten Zielsetzung sollen folgende projektspezifischen Ziele erreicht werden:

- Bau einer neuen Hauptverkehrsstrasse im Gegenverkehr vom Reusstal ins Rontal mit einer Kapazität von 25 000 Fahrzeugen pro Tag,
- Umfahrung des Dorfsentrums von Buchrain, womit auf diesem Abschnitt die lärmtechnische Sanierungsverpflichtung, in Kombination mit weiteren flankierenden Massnahmen, weitgehend erfüllt werden kann,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung des Zubringerverkehrs ins Rontal vom Langsamverkehr,
- umwelt- und siedlungsverträglicher Neubau, der sich optimal in die Landschaft eingliedert und die Anwohnerinnen und Anwohner vor den Verkehrsimmissionen schützt,
- Berücksichtigung der Interessen des öffentlichen Busverkehrs,
- wirtschaftlich optimaler Mitteleinsatz bezüglich Investitions- und Betriebskosten.

2. Linienführung

Die gewählte Linienführung ist aus einem aufwändigen Variantenstudium hervorgegangen. Sie minimiert die negativen Auswirkungen des Zubringers auf bestehende Bauten und Betriebe, ohne die zukünftige Nutzung der nicht überbauten Parzellen im betroffenen Gebiet der Gemeinde Buchrain einzuschränken.

Vom Anschlussknoten an der Kantonsstrasse K 17 führt eine 172 m lange, offene Rampe zur gedeckten Brücke. Diese «Tunnel-Brücke» ist dank neuem Tragkonzept als schlanke Betonkonstruktion ausgestaltet. Positiv wirkt sich aus, dass der Zufahrtsdamm nun wesentlich tiefer gehalten werden kann. Die aus Lärmschutzgründen völlig eingehauste Brücke ist 165 Meter lang. Sie wird mit einem im Tagbau erstellten Übergangsabschnitt von 50 Metern direkt an den Tunnel angeschlossen. Der anschliessende zweispurige Tunnel im Gegenverkehr hat eine Länge von 816 Meter. Nach dem Westportal, das aus Lärmschutzgründen um 25 Meter zur Reuss hin verschoben wurde, führt die Strasse im Reusstal über eine nur 85 Meter lange offene Strecke zum Knoten Reussbrücke und danach schliesslich zum zweiblättrigen Vollanschluss Buchrain an die Autobahn A 14. Die Gesamtlänge des Zubringers beträgt 1419 Meter. Mit der überdeckten Brücke und dem Übergangsabschnitt weist das Tunnelsystem eine Länge von insgesamt 1031 Meter auf.

3. Umfang des Projekts und Bauteile

Das Projekt umfasst vom Autobahnanschluss her die folgenden Bauteile:

- Anschlussknoten an die Kantonsstrasse K 65 bei der Reussbrücke mit einer Rad- und Gehwegunterführung, zwei neuen Bushaltestellen, verschiedenen Anpassungen der Rad- und Gehwege und einer Neugestaltung des Gebiets zwischen der alten Kantonsstrasse K 65 und dem neuen Zubringer,
- offener, 85 Meter langer Einschnitt West und Tunnelzentrale West,
- zweispuriger, 816 Meter langer Tunnel mit einer Ausstellbucht pro Fahrtrichtung und einem 325 Meter langen Fluchtstollen zum Rontal hin, die beide bis auf 85 Meter im Untertagebau erstellt werden,
- Tunnel-Brückensystem von 215 Metern Länge, wovon 50 m aus dem Übergangsbereich zum Tunnel bestehen. Im Widerlager ist die Tunnelzentrale Ost sowie der Ausgang des Fluchtstollens integriert,
- 172 Meter langer Damm als Auffahrtsrampe zur Tunnel-Brücke,
- lichtsignalgesteuerter Anschlussknoten an die Kantonsstrasse K 17 im Rontal mit einer Rad- und Gehwegunterführung und der Umgestaltung eines 300 Meter langen Abschnitts der Kantonsstrasse K 17.

Das Projekt für den Zubringer Rontal beansprucht relativ wenig Boden, da grosse Teile im Tunnel geführt werden. Auf Dauer werden zirka 22 000 m² Land beansprucht, während der Bauzeit werden weitere 60 000 m² vorübergehend benötigt.

4. Massnahmen für die Verkehrssicherheit und die Verkehrssteuerung

Die Verkehrssicherheit wird durch eine konsequente Trennung des motorisierten Individualverkehrs vom Langsamverkehr erhöht. Die Hauptverkehrsbeziehungen der Radfahrenden und der Fussgängerinnen und Fussgänger werden durch zwei breite, helle Unterführungen gesichert. Bei der Reussbrücke wird der Langsamverkehr über eine Passerelle, die im Rahmen des Nationalstrassenprojekts geplant ist, direkt an das Naherholungsgebiet an der Reuss angeschlossen. Der Tunnel ist für den Langsamverkehr gesperrt.

Der Tunnel und seine Einrichtungen erfüllen die neuen Tunnelbaunormen der SIA, die Astra-Richtlinie 2003 zur Lüftung von Strassentunnels im Gegenverkehr sowie die Sicherheitsempfehlungen der «Tunnel Task Force», die vom Astra nach dem Brand im Gotthardtunnel eingesetzt wurde. Sie entsprechen damit dem neusten Stand der Technik. Die Fluchtwege betragen dank dem neuen Fluchtstollen maximal 500 Meter. Mit einem Computer-gesteuerten Staumanagement wird ein Rückstau sowohl im Zubringertunnel als auch auf der Autobahn A 14 verhindert.

5. Massnahmen für den Umweltschutz und zugunsten der Siedlungsverträglichkeit

Das Projekt unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung (Art. 1 f. der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung, UVPV; SR 814.011). Die Prüfung wird von uns im Rahmen der Projektbewilligung durchgeführt (Art. 5 Abs. 1 UVPV).

Im Rahmen des Nationalstrassenprojekts «Anschluss Buchrain» wurde bereits der Umweltverträglichkeitsbericht 2. Stufe erstellt. Darin werden die formell getrennten Projekte «Anschluss Buchrain» und «Zubringer Rontal» gemeinsam behandelt. Dieser Bericht zur Umweltverträglichkeit äussert sich zur Projektbegründung, zum Verkehr, zur Raumplanung, zur Luft, zum Lärm, zum Grundwasser, zu den Oberflächengewässern, zum Boden, zum Wald, zur Natur, zur Landschaft, zu den Erholungsgebieten sowie zu den Bauphasen. Das Zubringerprojekt wird als umweltverträglich beurteilt. Bei der weiteren Projektierung sind aber, wie bei solchen Grossprojekten üblich, einige Elemente noch zu überarbeiten, so zum Beispiel die Öffnung des eingedolten Grenzbaches im Rontal. Diese Fragen werden in Zusammenarbeit mit den kantonalen Umweltschutzbehörden in einer einstufigen Umweltverträglichkeitsprüfung parallel zum Bauprojekt geprüft.

6. Stand der Planung und Baurisiken

Der Situationsplan in der Beilage 3 und das Längenprofil in der Beilage 4 geben den Projektstand im Dezember 2004 wieder, welcher die Grundlage für die weitere Planung bildet. Aufgrund der sehr gut erforschten Geologie des Hunsrückens und der geotechnischen Vorerkundungen werden keine aussergewöhnlichen Baurisiken im Zusammenhang mit dem Untertagebau erwartet. Mit der gewählten Variante werden keine grösseren Eingriffe in die heiklen Grundwasserzonen des Rontals gemacht. Damit sind auch keine entsprechenden Baurisiken vorhanden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Projektziele mit den Belangen der Raumplanung und des Umweltschutzes abgestimmt wurden und das Anforderungsprofil der Anlage auf das Notwendige beschränkt wurde. Nur wünschenswerte, aber nicht absolut notwendige Elemente wurden gestrichen. Die heute geltenden Sicherheitsstandards werden aber konsequent eingehalten, und ein kosteneffizienter Betrieb wurde in der Planung berücksichtigt. Ebenso werden alle heute geltenden Regeln und Normen der Baukunde befolgt. Die bisherigen Anstrengungen, die knappen finanziellen Mittel optimal einzusetzen, werden auch in den nachfolgenden Projektierungsphasen des Detail- und des Ausführungsprojektes unternommen werden.

VII. Auflage- und Bewilligungsverfahren

Das Zubringerprojekt ist im Rahmen der öffentlichen Auflage des generellen Projektes «Anschluss Buchrain» bereits mehrheitlich positiv beurteilt worden. Die in Stellungnahmen geäusserten Vorbehalte können bei der weiteren Planung und der Ausführung des Projektes berücksichtigt werden. Die öffentliche Auflage der Projekte A-14-Anschluss und Zubringer Rontal ist im November 2005 vorgesehen.

1. Terminplanung bis 2010

Der Entscheid des Astra vom 11. Juni 2003, das Gesamtprojekt in ein Nationalstrassenprojekt «Anschluss Buchrain» und ein kantonales Strassenprojekt «Zubringer Rontal» zu trennen, hat folgende Konsequenzen:

- Gleichzeitige öffentliche Auflage der beiden Projekte (A-14-Anschluss und Zubringer Rontal) im November 2005, damit diese gesamtheitlich beurteilt werden können;
- Baubeginn spätestens Mitte 2007, damit die Inbetriebnahme des Zubringers zusammen mit dem Autobahnanschluss im Jahr 2010 möglich ist.

Diese zeitlichen Vorgaben werden mit der Terminplanung gemäss Beilage 6 eingehalten, indem parallel zum laufenden Verfahren für die Genehmigung des generellen Projektes «Anschluss Buchrain» durch den Bundesrat mit der vorliegenden Botschaft der Bau- und Kreditbeschluss für das kantonale Strassenprojekt «Zubringer Rontal» beantragt wird.

2. Stellungnahmen

Im Rahmen des nationalstrassenrechtlichen Verfahrens wurde das generelle Projekt «Anschluss Buchrain» in der Gemeinde Buchrain vom 24. November bis 23. Dezember 2003 öffentlich aufgelegt. Zu Informationszwecken wurden dem Dossier Übersichtspläne des kantonalen Zubringerprojektes beigelegt. Den eingegangenen Stellungnahmen zum Zubringerprojekt kommt zwar keine rechtliche Bedeutung zu. Es lassen sich daraus aber die folgenden Erkenntnisse ableiten, welche für die weitere Planung und die Ausführung des Strassenbauvorhabens von Bedeutung sind:

- Das Projekt «Anschluss Buchrain» mit «Zubringer Rontal» wird von den Gemeinden Buchrain, Ebikon und Root begrüsst.
- Die Gemeinde Dierikon begrüsst das Projekt ebenfalls, wünscht aber den Bau eines Tunnels in Tieflage.
- Die Wirtschaft im Rontal steht dem Projekt positiv gegenüber.
- Es werden diverse Massnahmen im Bereich des Lärmschutzes und zur Verkehrsberuhigung gefordert.

- Es wird verlangt, dass der Anschluss Buchrain in keinem Fall vor dem Zubringer Rontal dem Verkehr übergeben wird.
- Die erwartungsgemäss geltend gemachten Interessen Privater sind nicht grundsätzlich gegen das Projekt gerichtet.
- Es werden verschiedene Massnahmen zur Erschliessung und Nutzung der Naherholungszone entlang der Reuss gefordert.
- Das Amt für Denkmalpflege und Archäologie wünscht Massnahmen, um den Ensemblecharakter der im Inventar der schützenswerten Ortsbilder aufgeführten Wohnkolonie Fahr zu gewährleisten.
- Auch der Innerschweizer Heimatschutz verweist auf die Wohnkolonie Fahr und betrachtet die Gestaltung des Zubringerabschnitts im Rontal als heikel.
- Die Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation unterstützt das Projekt.
- Nach Meinung der Dienststelle Umwelt und Energie kann das Projekt unter Einhaltung gewisser Auflagen umweltverträglich verwirklicht werden.

3. Projektierung

Die Grösse und Bedeutung des Vorhabens sind für ein kantonales Strassenprojekt aussergewöhnlich. Aus Kostengründen ist die Projektierung für den Zubringer Rontal bisher so weit vorangetrieben worden, dass die für den Bau- und Kreditbeschluss notwendigen Grundlagen vorhanden sind. In dieser Botschaft wird der aktuelle Stand der Projektierung mit allen wesentlichen Elementen des geplanten Zubringers aufgezeigt, sodass ausreichend bestimmt ist, wofür der beantragte Kredit bewilligt werden soll. Um unnötige Aufwendungen zu vermeiden, wird die Detailprojektierung nach der Bewilligung des erforderlichen Kredits abgeschlossen. Dieses Vorgehen entspricht unserem Kostenbewusstsein sowie dem engen Terminplan und ist nach Strassengesetz ausdrücklich, gerade für solche Grossprojekte, möglich (vgl. § 46 Abs. 1). Auch der Umfahrung Willisau stimmte Ihr Rat mit Dekret vom 27. Juni 1995 zu, beschloss die Ausführung dieses Vorhabens und bewilligte den erforderlichen Kredit, bevor die Detailprojektierung an die Hand genommen wurde.

4. Planaufgabe und Projektbewilligung

Wir werden das Bauprojekt des Zubringers Rontal nach einem positiven Ausgang der Volksabstimmung im Hinblick auf die öffentliche Planaufgabe bereinigen und das Auflageverfahren durchführen. Nach Abschluss der Einspracheverhandlungen werden wir die Projektbewilligung erteilen.

VIII. Kosten und Finanzierung

Der Bau des Zubringers Rontal kostet 100 Millionen Franken (Preisbasis Januar 2005). Er wird mit den zweckgebundenen Mitteln der Strassenrechnung finanziert. Da der Neue Finanzausgleich des Bundes die Kantone ab 2008 von den bisherigen Aufwendungen für die Nationalstrassen entlastet, kann der Zubringer ohne Kürzung der Mittel für den übrigen Kantonsstrassenbau und ohne Erhöhung der Strassenbauschuld finanziert werden. Für den Fall, dass im Rahmen der kantonalen Anschlussgesetzgebung zum Neuen Finanzausgleich des Bundes weniger Mittel in der Strassenrechnung verbleiben würden, weil die Aufwendungen für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen wegfallen, müssen andere Finanzierungsszenarien zum Tragen kommen.

1. Kostenvoranschlag (Preisbasis Januar 2005)

Position	Franken	Franken
1. Landerwerb		
1.1 Erwerb von Grund und Rechten	6 000 000.–	
1.2 Vorsorgliche Beweisaufnahmen	100 000.–	
1.3 Parteientschädigungen, Inkonvenienzen, Vermarchung und Mutationen	1 600 000.–	
Total Landerwerb	7 700 000.–	7 700 000.–
2. Bauausführung		
2.1 Allgemeine Kosten	600 000.–	
2.2 Offener Abschnitt West Reussbrücke	8 300 000.–	
2.3 Tunnelabschnitt	<u>43 000 000.–</u>	
2.3.1 Tunnel inkl. Voreinschnitte	37 000 000.–	
2.3.2 Sicherheitsstollen	3 000 000.–	
2.3.3 Elektromechanische Einrichtungen	3 000 000.–	
2.4 Offener Abschnitt Ost Rontal	<u>16 900 000.–</u>	
2.4.1 Tunnel-Brücke	10 500 000.–	
2.4.2 Anschlussknoten und Damm	6 400 000.–	
Total Bauausführung	68 800 000.–	68 800 000.–
3. Honorare		
3.1 Honorar Projektierung, Bauleitung und Gutachten	12 000 000.–	
Total Honorare	12 000 000.–	12 000 000.–
4. Unvorhergesehenes		
4.1 Unvorhergesehenes 5 %	4 430 000.–	
4.2 Rundung	70 000.–	
Total Unvorhergesehenes	4 500 000.–	4 500 000.–
5. Steuern (exkl. Erwerb von Grund und Rechten)	7,6 %	7 000 000.–
Gesamtaufwendungen		100 000 000.–

2. Kostenentwicklung gegenüber dem Bauprogramm 2003–2006

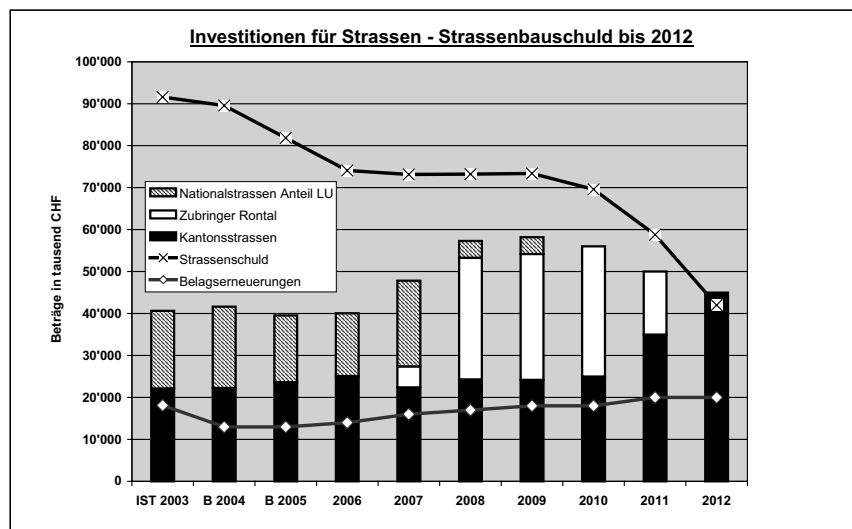
Im geltenden Bauprogramm 2003–2006 für die Kantonsstrassen ist das Projekt für den Neubau der Kantonsstrasse K 65b mit Kosten von 85 Millionen Franken aufgeführt. Die zusätzlichen Kosten von 15 Millionen Franken gegenüber den heute errechneten Gesamtkosten von 100 Millionen Franken sind durch mehrere Projektänderungen bedingt:

- Die Anschlussknoten wurden mit Unterführungen für den Langsamverkehr und mit Massnahmen zur Busbevorzugung ergänzt. Aus Sicherheits- und Kapazitätsgründen wurden die beiden Anschlussknoten an die Kantonsstrassen wesentlich ergänzt; der Projektperimeter wurde erweitert, es wurden zusätzliche Vorsortierspuren angeordnet, und neu sorgt ein umfassendes Verkehrsmanagementsystem, das Computer-gesteuert wird, für einen optimalen Verkehrsfluss ohne Rückstaus auf die Autobahn oder in den Zubringertunnel.
- Die Brücke wird eingedeckt, um die Siedlungsverträglichkeit zu erhöhen.
- Aus Sicherheitsgründen musste der Tunnel mit einem Fluchtstollen ergänzt werden.

3. Finanzierung

Die Finanzierung des Projektes erfolgt über die Strassenrechnung, die der Kanton für den Bau- und den Unterhalt der National- und der Kantonsstrassen sowie für strassenbedingte Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen führt. Der Strassenrechnung werden gemäss dem Verursacherprinzip der Bundesbeitrag aus der Mineralölsteuer, 70 Prozent des Bundesbeitrages der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie 70 Prozent des Ertrags aus den Motorfahrzeugsteuern als Einnahmen zugeführt. Im Jahr 2004 betragen diese Einnahmen 84,5 Millionen Franken (Voranschlag). Diese Einnahmen der Strassenrechnung werden ab 2005, bedingt in erster Linie durch die Erhöhung der LSVA per 1. Januar 2005, leicht zunehmen (2005: 88,4 Mio. Fr.; 2009: 96 Mio. Fr.). Wesentlicher wirkt sich jedoch auf der Ausgabeenseite der Volksentscheid vom 28. November 2004 über den Neuen Finanzausgleich aus. Durch die Übernahme des Nationalstrassenbaus und -unterhalts durch den Bund ab 2008 reduzieren sich die Ausgaben für diesen Bereich ab 2008 und fallen ab 2010 ganz weg. Die Nettoaufwendungen des Kantons für die Nationalstrassen beliefen sich im Durchschnitt der letzten Jahre auf rund 20 Millionen Franken pro Jahr.

Durch die Erhöhung der Einnahmen und insbesondere die Reduktion beziehungsweise den Wegfall der Aufwendungen für die Nationalstrassen können die notwendigen Mittel für die Finanzierung des Zubringers Rontal in den Jahren 2007 bis 2011 freigesetzt werden. Voraussetzung ist ein kurzfristiger Unterbruch beim Abbau der Strassenbauschuld in den Jahren 2008 bis 2010, was in Anbetracht des grossen volkswirtschaftlichen Nutzens des Zubringers Rontal verantwortbar ist. Dies umso mehr, als in den Folgejahren der Schuldenabbau forciert werden kann. Die in der Grafik aufgezeigte Finanzierung basiert auf den geltenden rechtlichen Grundlagen. Allfällige im Rahmen der kantonalen Anschlussgesetzgebung zum Neuen Finanzausgleich des Bundes vom Gesetzgeber zu beschliessende Änderungen über die Verwendung dieser Einnahmen würden ab 2008 auch eine Anpassung der Finanzierung zur Folge haben. Mit der NFA des Bundes fällt ab 2008 die bisherige Mitfinanzierung der Kantone für die Aufwendungen der Nationalstrassen weg. Falls ab 2008 weniger Mittel in die Strassenrechnung fliessen, müssen Finanzierungsszenarien zum Tragen kommen, die abhängig von der Höhe der verfügbaren Mittel eine kurzfristige Erhöhung der Strassenschuld und/oder Einsparungen bei den übrigen Strasseninvestitionen zur Folge hätten. Auch diese Massnahmen wären mit Blick auf den raschen und hohen Return on Investment gerechtfertigt.



Die Kosten für den Neubau der Kantonsstrasse K 65b (Zubringer Rontal) stellen frei bestimmbare Ausgaben dar, für die mit einem Dekret ein Sonderkredit bewilligt werden muss. Beschlüsse des Grossen Rates, die frei bestimmbare Ausgaben für einen bestimmten Zweck bewilligen, unterliegen bei einer Ausgabenhöhe von mehr als 25 Millionen Franken der Volksabstimmung (§ 39^{bis} Abs. 1 Staatsverfassung, §§ 6 Abs. 1 und 21 Abs. 2 Finanzhaushaltsgesetz, § 46 Abs. 1 Strassengesetz).

Nach der Zustimmung der Luzerner Stimmberechtigten zum Kredit für den Bau des Zubringers Rontal und unter der Voraussetzung, dass der Bundesrat das generelle Projekt «Anschluss Buchrain» genehmigen wird, werden wir dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) das Ausführungsprojekt des Nationalstrassenprojekts «Anschluss Buchrain» zur Genehmigung einreichen.

Die auf 100 Millionen Franken veranschlagten Gesamtkosten des Bauvorhabens sind zunächst dem Vorschusskonto 5010000 BUKR 2114 (61.20.53.501.00.955) zu belasten.

IX. Ausführung

Die Zustimmung des Bundesrates zum generellen Projekt A-14-Anschluss Buchrain und des Grossen Rates und des Volkes zum Zubringer Rontal vorausgesetzt, wird der Bau des Zubringers im Mai 2007 in Angriff genommen. Die Eröffnung des Autobahnanschlusses und des Zubringers ist im Dezember 2010 vorgesehen.

Nach der Beschlussfassung durch Ihren Rat ist folgender Zeitplan vorgesehen:

- | | |
|---|----------------|
| – Volksabstimmung | September 2005 |
| – Planaufgabe | November 2005 |
| – Projektbewilligung Zubringer | April 2006 |
| – Genehmigung Ausführungsprojekt Anschluss durch das Uvek | Januar 2007 |
| – Baubeginn Zubringer | Mai 2007 |
| – Genehmigung Detailprojekt Anschluss durch das Astra | September 2007 |
| – Baubeginn Anschluss | April 2009 |
| – Inbetriebnahme Zubringer und Anschluss | Dezember 2010 |

Dieser Zeitplan setzt voraus, dass der Bundesrat das generelle Projekt des A-14-Anschlusses Buchrain zu Beginn des Jahres 2005 genehmigt, in den Einsprache-, Projektbewilligungs-, Landerwerbs- und Vergabeverfahren keine erheblichen Verzögerungen durch langwierige Verhandlungen oder Rechtsmittel eintreten und die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden.

X. Schlussfolgerung und Antrag

Der Zubringer Rontal bringt gemäss Kosten-Nutzen-Analyse eine Verbesserung für Mensch und Umwelt weit über das Rontal hinaus. Die Zustimmung zum Dekretsentwurf ist von vitalem Interesse für den ganzen Kanton Luzern.

Mit dem Neubau des Zubringers Rontal wird ein dringliches Strassenbauvorhaben realisiert, das zusammen mit dem A-14-Anschluss Buchrain seit langem Bestandteil der kantonalen Planung und im Kantonalen Richtplan 1998, im Strassenrichtplan 1998 und im Bauprogramm 2003–2006 für die Kantonsstrassen enthalten ist.

Das Projekt hat eine zentrale Bedeutung für den Verkehrsfluss im regionalen Kantonsstrassennetz der Agglomeration Luzern Nord und im übergeordneten Nationalstrassennetz. Der Zubringer Rontal bildet die Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung des Rontals und ist von vitalem Interesse für die Volkswirtschaft des Kantons Luzern.

Das Bauvorhaben erfüllt die heute geltenden technischen und betrieblichen Standards. Nutzwert und Mitteleinsatz wurden optimiert. Die Anforderungen der Raumplanung sowie des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes werden erfüllt. Die Verkehrssicherheit wird für alle Benutzer verbessert. Der öffentliche Busverkehr wird bevorzugt, und die Gemeinden Root und Buchrain werden vom Verkehr entlastet.

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, wir beantragen Ihnen, dem Dekretsentwurf zuzustimmen.

Luzern, 18. Januar 2005

Im Namen des Regierungsrates
 Der Schultheiss: Max Pfister
 Der Staatsschreiber: Viktor Baumeler

**Dekret
über einen Sonderkredit für den Bau des Auto-
bahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b) in
den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon**

vom

Der Grosse Rat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 18. Januar 2005,

beschliesst:

1. Dem Projekt für den Bau des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b) in den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon wird zugestimmt und dessen Ausführung beschlossen.
2. Der erforderliche Kredit von 100 Millionen Franken (Preisstand Januar 2005) wird bewilligt.
3. Die Aufwendungen sind dem Konto 5010000 BUKR 2114 (61.20.53.501.00.955) zu belasten.
4. Das Dekret unterliegt der Volksabstimmung.

Luzern,

Im Namen des Grossen Rates

Die Präsidentin:

Der Staatsschreiber:

Beilagen

- | | |
|-----------------------------------|-------------|
| 1. Lageplan | 1: 25 000 |
| 2. Orthofoto | 1: 5000 |
| 3. Situationsplan | 1: 2000 |
| 4. Längenprofil | 1: 1000/200 |
| 5. Querprofile | 1: 100 |
| 6. Terminplan | |
| 7. Fotomontagen der Tunnel-Brücke | |

K65b Anschluss Buchrain – Grz. Dierikon

10186 Neubau Zubringer Rontal

Gemeinden Buchrain, Dierikon, Ebikon

Abschnitt Stegmatt (Buchrain) – Neuhaus (Dierikon)

Lageplan 1:25'000





Visualisierung der Tunnel-Brücke mit Blick von Buchrain in Richtung Dierikon



Visualisierung der Tunnel-Brücke mit Blick von Dierikon nach Ebikon