



Regierungsrat

Luzern, 15. Juni 2021

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 526

Nummer: A 526
Protokoll-Nr.: 790
Eröffnet: 15.03.2021 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Graber Toni und Mit. über den ausstehenden Variantenentscheid und die somit fehlende Planungssicherheit einer Umfahrung Alberswil-Schötz

Zu Frage 1: Hat sich die zuständige Dienststelle für eine Variante der Umfahrung Alberswil-Schötz entschieden? Wenn nicht, wann ist mit einem Entscheid zu rechnen?

Mit dem Entscheid vom 26. November 2019 hat unser Rat einen Planungskredit von 2 Millionen Franken für eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) bereitgestellt. Im letzten Jahr wurden die verkehrlichen Grundlagen vorbereitet und die fachtechnische externe Unterstützung für die ZMB beschafft. Im Februar 2020 erfolgten Verkehrszählungen an den wichtigsten Knoten in den Gemeinden Schötz, Alberswil und Gettnau, womit das Gesamtverkehrsmodell des Kantons für die konkrete Beurteilung verfeinert wurde. Die im Modell hinterlegte Siedlungsentwicklung (Einwohnende und Arbeitsplätze) wurde in Absprache mit der Dienststelle Raum und Wirtschaft ebenfalls verfeinert. Erste Modellergebnisse wie Belastungsveränderungen gegenüber heute oder Verkehrsbündel an ausgewählten Strecken, z.B. für die Ermittlung des Durchgangsverkehrs bezogen auf die Siedlungsgebiete, stehen bereits zur Verfügung. Als nächster Schritt wird basierend auf einer öffentlichen Planersubmission das Planerteam für die Bearbeitung der ZMB beschafft werden. Der eigentliche Start der ZMB wird diesen Herbst erfolgen.

Die Bestvariante für eine Umfahrung Alberswil-Schötz ist demnach noch nicht ermittelt. Mit einem Entscheid dazu ist voraussichtlich im Jahr 2023 zu rechnen.

Ein früherer Start der ZMB durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) war nicht möglich. Dies liegt neben den bereits erwähnten Gründen zusätzlich auch am Auftrag Ihres Rates, das Bauprojekt für das Strassenvorhaben «K11/Einmündung K43 – Erstellen der Radverkehrsanlage und der Sanierung des Knotens» in der Gemeinde Schötz gemäss der teilweisen Erheblicherklärung des [Postulats P 172](#) Graber Toni und Mit. zu überprüfen. Die Überprüfung wurde letztes Jahr mit der Vernehmlassung zum erarbeiteten Vorprojekt abgeschlossen. Aktuell erarbeitet die Dienststelle vif zusammen mit dem Gemeinderat das weitere Vorgehen. Vorgesehen ist, das Sanierungsprojekt im Bereich der Ortsdurchfahrt mit einer Führung des Radverkehrs im Mischverkehr, d.h. ohne Radstreifen mit geringem Landerwerb, weiter zu bearbeiten. Auf die Radstreifen wurde verzichtet, da die Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke aus Sicht der Gemeinde und der Betroffenen als zu einschneidend erachtet worden sind. Für die Markierung von Radstreifen ist der Strassenraum zu eng bemessen. Als Alternative soll im Zentrumsbereich von Schötz der langsame Zweiradverkehr

über das untergeordnete Strassennetz geführt werden. Hierfür sind lokale Massnahmen wie z.B. Signalisationen vorgesehen.

Zu Frage 2: Mit welchen Kosten ist bei der Realisierung einer Ostumfahrung zu rechnen und welche Fläche an Landwirtschaftsland (FFF) müsste dem Strassenprojekt inklusive Bau einer Wiggertalbahn geopfert werden?

Diese Frage kann erst nach Vorliegen der Zweckmässigkeitsbeurteilung beantwortet werden.

Zu Frage 3: Ist im Fall eines Verzichts auf eine Ostumfahrung auch mit einer raschen Anpassung oder einer Rückzonung des im Richtplan festgelegten Durchgangskorridors zu rechnen? Dies würde zu einer zonenplanerischen Entlastung der betroffenen Gemeinden führen.

Sinnvollerweise wird die Zonenplanung auf die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung bzw. auf die Bestvariante anzupassen sein. Bis zum Vorliegen der Bestvariante sind mögliche Umfahrungsvarianten in der Zonenplanung weiter zu berücksichtigen bzw. nicht zu vernünftigen.

Zu Frage 4: Ist die Vision einer Wiggertalbahn des Regionalen Entwicklungsträgers (RET) Luzern West, welche parallel zur Ostumfahrung geführt werden soll, mit der Nichtverwirklichung einer Ostumfahrung ebenfalls gestorben? Da erwarte ich eine klare Antwort der Regierung.

Die Vision einer Wiggertalbahn wird vom Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung beeinflusst werden. Die Frage kann somit zurzeit noch nicht beantwortet werden. Ergänzend ist aber darauf hinzuweisen, dass die Bahninfrastruktur durch den Bund geplant wird. Dementsprechend wird die Frage, ob eine Bahnverbindung je realisiert wird, nicht in erster Linie aufgrund des Ergebnisses der Zweckmässigkeitsbeurteilung und in der Folge des konkreten Strassenprojektes beantwortet, sondern hängt vielmehr davon ab, ob die Passagierzahlen den Bau und Betrieb einer Bahnlinie rechtfertigen. Stand heute beurteilen wir das Vorhaben – auch mit Blick auf das Kosten-/Nutzenverhältnis – als eher schwierig umsetzbar.