



Sitzung vom: 26. Mai 2014  
Beschluss Nr.: 488

**Interpellation betreffend weiteres Vorgehen beim Nationalstrassenabschnitt N8 Lungern Nord–Giswil Süd mit Tunnel Kaiserstuhl:  
Beantwortung und umfassende Information des Kantonsrats.**

**Vorbemerkung**

Bereits am 15. Oktober 2013 beschloss der Regierungsrat, den Kantonsrat nach Vorliegen der nötigen Abklärungen/Gespräche über das Projekt N8 Lungern Nord–Giswil Süd mit Tunnel Kaiserstuhl umfassend zu informieren. Zwischenzeitlich wurde die nun zu beantwortende Interpellation eingereicht.

Vor diesem Hintergrund und angesichts der zwischenzeitlich vorliegenden Ergebnisse hat der Regierungsrat am 1. April 2014 festgelegt, dem Kantonsrat gleichzeitig mit der Beantwortung der vorliegenden Interpellation umfassend Bericht über die aktuelle Situation des Projekts N8 Lungern Nord–Giswil Süd mit Tunnel Kaiserstuhl zu erstatten. Der Bericht liegt der Interpellationsantwort bei.

**Der Regierungsrat beantwortet**

die Interpellation „Umfahrung Kaiserstuhl, wann und wie geht es weiter?“, welche Kantonsrat Sepp Stalder und Mitunterzeichnende am 20. März 2014 (Nr. 54.14.02) eingereicht haben, wie folgt:

*1. Wie weit ist das Projekt fortgeschritten?*

Im Detail wird auf den Bericht des Regierungsrats an den Kantonsrat über die aktuelle Situation des Projekts N8 Lungern Nord–Giswil Süd mit Tunnel Kaiserstuhl verwiesen (Beilage).

Das generelle Projekt ist vom Regierungsrat am 26. Juni 2012 und vom Bundesrat am 14. Juni 2013 genehmigt und zur Ausführungsplanung (Bearbeitung Planauflageprojekt) freigegeben worden. Seit Juni 2012 wurden, mit Ausnahme der Ausschreibung für weitere Bauingenieurarbeiten, keine weiteren Planungsarbeiten oder geologischen Sondierungen durchgeführt. Der Regierungsrat hat die Vergabe des Bauingenieurauftrags im Oktober 2013 sistiert (vgl. hierzu auch die Antwort auf Frage 2). Die offerierenden Planungsbüros haben einer Verlängerung der Offertbindungspflicht (ursprünglich Oktober 2013) bis Ende 2014 schriftlich zugestimmt.

*2. Warum wird das Projekt Umfahrung Kaiserstuhl ohne Rücksprache mit dem Kantonsrat, respektive mit der hauptbetroffenen Gemeinde Lungern durch den Regierungsrat sistiert, nachdem der Regierungsrat das generelle Projekt bewilligt hatte. Wie kam es zu diesem Meinungswechsel?*

Das Projekt liegt in der Verantwortung und Kompetenz des Regierungsrats (Art. 1 der Vollzugsverordnung zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 10. September 1963; GDB 720.51).

Der bereits in der Antwort auf Frage 1 angetönte „Marschhalt“ bzw. die mit dem Bund gefundene Lösung, die Planung des Projekts für fünf Jahre zu sistieren, ermöglichen es, andere und kostengünstigere Lösungen nochmals eingehend zu prüfen.

Folgende zentrale Überlegungen veranlassten den Regierungsrat zu diesem Schritt:

- Der Regierungsrat achtet auf eine optimale Entwicklung des gesamten Kantons und betrachtet die Verkehrsentwicklung mit Sorge. Jegliche Zunahme des Transitverkehrs über den Brünig verschärft die Situation am Lopper.
- Der Regierungsrat befürchtet, dass mit dem Bau dieses Nationalstrassenabschnitts die Attraktivität der N8 weiter zunimmt und damit verbunden ein Mehrverkehr beim Transitverkehr generiert wird.
- Der Regierungsrat sieht die Gefahr, dass bedingt durch die ständige Verkehrszunahme, insbesondere auch auf der N1 im Mittelland, die Brünigstrasse zur Ausweichroute wird.
- Jeder weitere Ausbau der Nationalstrasse im Kanton Obwalden würde diese nicht erwünschte Verkehrsverlagerung unterstützen.
- Der Regierungsrat beurteilt zudem die Kosten von 295 Millionen Franken für einen 4,0 km langen Nationalstrassenabschnitt als zu hoch und stellt das Kosten-Nutzenverhältnis in Frage.
- Der Regierungsrat ist zudem überzeugt davon, dass die sorgfältige Abwägung der Möglichkeiten und des Einsatzes von Ressourcen einen „Marschhalt“ gebietet.

Im Nachgang zum Beschluss vom 15. Oktober 2013 suchte der Regierungsrat das Gespräch mit der Vorsteherin des UVEK, Frau Bundesrätin Doris Leuthard, um die Situation zu besprechen und Abklärungen zu treffen. Die Besprechung mit der Vorsteherin des UVEK fand Ende November 2013 statt. Gemeinsam suchte man nach Lösungen und kam überein, das Projekt für fünf Jahre zu sistieren.

Es war immer vorgesehen, den Kantonsrat und die Betroffenen nach erfolgten Abklärungen/Gesprächen zu informieren. Der Regierungsrat hatte bereits in seinem Beschluss betreffend „Marschhalt“ vom 15. Oktober 2013 entsprechend auch festgelegt, dem Kantonsrat umfassend Bericht zu erstatten.

### *3. Wie deckt sich diese Vorgehensweise mit der verstärkten Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden laut Langfriststrategie 2022+?*

Bei der Netzzuvollendung ist der Kanton Partner des Bundes. Die Gemeinden werden im Rahmen der Vernehmlassung des generellen Projekts und beim Ausführungsprojekt (Planaufgabe) angehört. Der Kantonsrat ist im Rahmen von Richtplanung, Langfriststrategie und Genehmigen von Budget und Rechnung an diesem Prozess beteiligt.

Der Langfriststrategie 2022+ wird durch das gewählte Vorgehen umfassend Rechnung getragen: Wie bereits in der Langfriststrategie 2012+ hat der Regierungsrat auch für die Langfriststrategie 2022+ das Ziel formuliert, dass er die Anbindung mit den Zentren Luzern und Zug-Zürich und an die Nord-Südachse sicherstellen will. Wie bereits ausgeführt, befürchtet der Regierungsrat, dass eine weiter ausgebauten Brünigverbindung zu Mehrverkehr führt. Der Lopper kann schon heute keinen Mehrverkehr mehr aufnehmen. Die regelmässigen Staus zeugen von der sich zuspitzenden Situation.

Der Regierungsrat setzt sich für die Verkehrssicherheit der bestehenden Brünigstrasse zwischen Lungern Nord und Giswil Süd ein. Der Strassenabschnitt zählt zu den Nationalstrassen

der 3. Klasse. Eigentümer ist der Bund. Er ist für den Betrieb und den Unterhalt zuständig. Entsprechend kann der Regierungsrat nur indirekt, d.h. via Bund einwirken. Beim Gespräch mit der Vorsteherin des UVEK setzte sich der Regierungsrat für diesbezügliche Studien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ein. Das ASTRA sicherte zu, Massnahmen zu prüfen. Zurzeit liegt erst eine Studie „Road safety Inspektion“ der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu vor, welche nach einem Standardverfahren die Strecke über den Brünig analysiert hat. Vertiefte Verkehrssicherheitsstudien mit Massnahmenvorschlägen liegen noch nicht vor, sind aber beim Bund in Arbeit.

#### *4. Ist der Regierungsrat legitimiert für dieses Vorgehen?*

Die Vorgaben betreffend Netzvollendung der Nationalstrassen sind im Eidgenössischen Nationalstrassengesetz (SR 725.11) und in der Nationalstrassenverordnung (SR 725.111) festgelegt. Mit Ausnahme der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes hat der Bund die Nationalstrasse mit Einführung des NFA per 1. Januar 2008 ins Bundeseigentum mit allen Aufgaben von Ausbau, Unterhalt und Betrieb übernommen. Die Aufgabe der Fertigstellung ist bei den Kantonen geblieben, inklusiv der finanziellen Beteiligung. Die Fertigstellungsaufgabe untersteht der Oberaufsicht des Bundes. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat auch das Gespräch mit der Vorsteherin des UVEK geführt.

Gemäss der kantonalen Gesetzgebung ist der Regierungsrat für den Vollzug des Bundesgesetzes zuständig, vgl. Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 10. September 1963 (GDB 720.51). Entsprechend ist er auch legitimiert, eine Sistierung der Planung zu beschliessen und die Prüfung weiterer Varianten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu veranlassen.

#### *5. Wie ist das weitere Vorgehen?*

Der Regierungsrat sieht folgendes weiteres Vorgehen vor:

Planungsstopp 2013/2014, anschliessend Unterbruch 2015–2019 für Beobachtung der Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsmassnahmen und alternative Lösungen, Entscheid über die Wiederaufnahme der Planung des Abschnittes anfangs 2020.

Wird nach der fünfjährigen Sistierung im Jahr 2020 eine Wiederaufnahme der Planung beschlossen, ist die frühestmögliche Inbetriebnahme Ende 2033 (Bauzeit 2025–2033).

Die nötigen Bundesgelder für den Strassenabschnitt sind in der langfristigen Kostenplanung der Netzvollendung des Bundes aufgenommen. Zur diesbezüglichen Situation nach einer allfälligen Einführung des NAF (Fonds für die Nationalstrasse und den Agglomerationsverkehr), der zurzeit bei den Kantonen in der Vernehmlassung steht und ab 2017 oder 2018 eingeführt werden soll, konnte beim Bund niemand Auskunft erteilen (Details sind noch offen und hängen auch von der Vernehmlassung ab).

Beilage:

- Bericht des Regierungsrats an den Kantonsrat über die aktuelle Situation des Projekts N8 Lungern Nord–Giswil Süd mit Tunnel Kaiserstuhl

Protokollauszug samt Beilage an:

- Kantonsratsmitglieder sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Interpellationstext)
- Einwohnergemeinderat Lungern
- Wirtschaftskommission Lungern, Niklaus Gasser, Sattelmattstrasse 26, 6078 Bürglen
- Ortsparteien Lungern (CVP Lungern, FDP Lungern, CSP Lungern, SVP Lungern)
- Josef Vogler-Halter, Geissweg 10, 6078 Bürglen (Bewohner und Besucher von Kaiserstuhl und Bürglen)
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Staatskanzlei

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Stefan Hossli  
Landschreiber

Versand: 6. Juni 2014