



Kantonsrat

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 18. Mai 2020
Kantonsratspräsident Josef Wyss

M 700 Motion Budmiger Marcel und Mit. über flankierende Massnahmen zum Bypass – Kanton muss mitfinanzieren / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt teilweise Erheblicherklärung als Postulat.
András Özvegyi und Marcel Omlin beantragen Erheblicherklärung als Postulat.

András Özvegyi: Das Anliegen der Motion ist berechtigt, da stimmt auch die Regierung zu. Der Bypass ist ein Bundesprojekt, das laut Bund Nutzen für die ganze Region bringen soll. Damit ist klar, dass die Tunnelerweiterung zwar auf Krienser Boden liegt, aber nicht nur ein Krienser Anliegen ist. Die Regierung anerkennt den Sinn der Prüfung einer kantonalen Mitfinanzierung. Sie will die Motion nicht als solche erheblich erklären, da sie keine unnötigen Gesetzesartikel und Präjudizien schaffen will. Ich kann den Erläuterungen grundsätzlich folgen; warum dann aber die Motion als Postulat teilweise erheblich erklärt werden soll, obwohl die Regierung eine Prüfung des Anliegens unterstützt, ist mir unerklärlich. Ich erachte das als nicht sehr taktvolles Vorgehen gegenüber den Krienserinnen und Kriensern. Darum stelle ich den Antrag, die Motion als Postulat erheblich zu erklären. Bei der Prüfung sind mir zwei Punkte wichtig. Erstens: Die GLP verlangt bei Finanzierungen von so grossen Projekten die nötigen flankierenden Massnahmen, damit die Finanzierung auch durch den Verursacher – in diesem Fall durch das Bundesamt für Strassen (Astra) – gewährleistet ist. Zweitens: Man muss bezüglich Präjudiz aufpassen, sonst möchte plötzlich jede Gemeinde ihre Autobahn durch den Kanton finanzieren lassen.

Marcel Omlin: Wir haben das Geschäft innerhalb der Fraktion sehr intensiv beraten. Grossmehrheitlich haben wir uns dafür entschieden, den Vorstoss als Postulat erheblich zu erklären. Die Regierung verbaut sich nichts und sollte das Anliegen prüfen. Die teilweise Erheblicherklärung landet irgendwo zuunterst in einer Schublade. Wenn wir den Vorstoss als Motion erheblich erklären, dann schaffen wir Präjudizien. Eine Motion ist systemwidrig, man müsste das ganze Strassenfinanzierungssystem neu gestalten. Jahrelang ist man mit den drei Töpfen gut gefahren. Die Planungssicherheit war gegeben, sei es für übergeordnete Strassen wie auch für Güterstrassen und weitere. Die SVP-Fraktion macht Ihnen beliebt, den Vorstoss als Postulat erheblich zu erklären.

Marcel Budmiger: Ich verstehe meine Vorredner nicht ganz, wieso sie das Anliegen als Postulat erheblich erklären wollen. Noch weniger verstehe ich den Regierungsrat, welcher den Vorstoss nur noch als teilweise erheblichen Prüfauftrag überweisen möchte. Es geht darum, dass der Kanton Grundlagen schaffen soll für eine Mitfinanzierung bei so grossen Infrastrukturprojekten. Neben dem Bypass können dies auch andere Projekte sein. Die Antwort des Regierungsrates ist hervorragend geschrieben, alle zu beachtenden Knacknüsse bei einer solchen gesetzlichen Grundlage sind bereits erwähnt. Den Prüfauftrag hätte der Regierungsrat bereits erfüllt, und er schreibt schon, was noch anzuschauen wäre, wenn man ein Gesetz machte. Es braucht keine weitere Prüfung, sondern einen Vorschlag,

wie man ein Präjudiz verhindern will, zum Beispiel indem man sagt, dass es für eine Mitfinanzierung einen Kantonsratsbeschluss braucht. Auch für die geltenden Kriterien braucht es einen Vorschlag und keine (teilweise) Prüfung. Die Regierung ist nicht begeistert davon, dass man Geld in die Hand nehmen will. Ich möchte Ihnen beliebt machen, das Anliegen als Motion erheblich zu erklären, denn wir verlieren unnötig Zeit. Auch die Begeisterung, eine Gesetzesgrundlage auszuarbeiten, hält sich in Grenzen. Man möchte auf sicher gehen, dass, wenn das Projekt spruchreif ist, man auch die gesetzlichen Grundlagen hat. Dann müsste man jetzt den Auftrag erteilen. Man kann die gesetzlichen Vorlagen noch abändern, oder man kann sie auch ablehnen, wenn man nicht dafür ist. Wenn man das Anliegen jetzt aber einfach auf die lange Bank schiebt, dann nützt das Kriens nichts, und es nützt der Debatte nichts. Wir sehen das in der Stadt Luzern, dort geht es um den Lüftungsschacht des Bypasses, dagegen gibt es massiven Widerstand aus der Bevölkerung. Es ist ganz klar: Wenn es den Tunnel braucht, dann braucht es auch eine Lüftung. Ich befürchte, dass es allenfalls ein Referendum geben könnte gegen eine gesetzliche Mitfinanzierungsgrundlage aus der Absicht, den Bypass zu verhindern. Die grosse Verliererin wäre die Gemeinde Kriens, und der Kanton hätte einen Scherbenhaufen, weil er nicht oder nicht rechtzeitig eine Grundlage zur Mitfinanzierung hat. Es geht nicht nur um Kriens, es geht um den ganzen Kanton, auch wenn Kriens speziell betroffen ist. Eine meiner Nachrednerinnen hat in der Sessionsvorschau geschrieben, man müsse jetzt flankierende Massnahmen haben. Wenn man die flankierenden Massnahmen auf sicher haben will, dann muss man jetzt mit den gesetzlichen Grundlagen beginnen.

Daniel Gasser: Die CVP sieht die städtebaulichen und landschaftlichen Eingriffe, die der Bypass für die Stadt Kriens bedeutet. Mit grossem Respekt verfolgen wir das überparteiliche Engagement der Krienserinnen und Krienser, um die negativen Begleiterscheinungen des Bypasses möglichst klein zu halten. Jetzt stellt sich natürlich wie immer die Frage der Finanzierung. Eine Beteiligung des Kantons setzt eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen voraus und durchbricht das bewährte AKV-Prinzip. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass hier ein Präzedenzfall geschaffen wird, welcher viele weitere Begehrlichkeiten im Kanton Luzern auslösen könnte. Die CVP findet es wichtig, dass die Regierung jetzt prüft, in welcher Form man Lösungen finden kann. In diesem Sinn erachten wir aber eine Motion als verfrüht, und eine Mehrheit unserer Fraktion unterstützt die Erheblicherklärung als Postulat. Aufgrund der Gefahr eines Präzedenzfalles weisen wir noch einmal nachdrücklich darauf hin, dass die Prüfung einer möglichen Gesetzesgrundlage auf dieses Projekt beschränkt werden sollte.

Christine Kaufmann-Wolf: Was bedeutet der Bypass für Kriens? Zehn Jahre Bautätigkeit, eine zehnspurige Autobahn mit Ein- und Ausfahrten, und das mitten durch ein stark besiedeltes Gebiet. Durch den Wegfall der Spange Nord verlieren wir auch noch das versprochene Zückerli, nämlich die Busspur. Was fordert Kriens? Den Schutz der Bevölkerung vor den enormen Auswirkungen des Bauprojektes mit einer Einhausung des Sonnenbergtunnels bis zum Schlund, so wie dies 1989 geplant worden ist und wie eine in den Nachbargemeinden Horw, Hergiswil und Stansstad bereits steht. Was möchte der Kanton? Eine markante Verbesserung der Verkehrssituation auf der A2/A14 im Raum Luzern. Er möchte eine Lösung, die keine Kosten verursacht – denn der Bypass ist schliesslich eine Bundesstrasse –, und er will kein Präjudiz schaffen. Was möchte der Bund? Der Bund möchte eine Umsetzung seines weit fortgeschrittenen Autobahnprojektes, obwohl Bundesrätin Simonetta Sommaruga sagt: «Wir bauen keine Autobahn gegen den Volkswillen.» Wie geht es weiter? Das Komitee «Bypass So nicht!» setzt sich weiterhin für die Anliegen von Kriens ein. In diesem Komitee sind alle Parteien vertreten. Ich frage Sie: Wo gibt es das sonst, dass alle Parteien zusammenstehen, wenn es um ein Strassenprojekt geht? Das gibt es nur in Kriens, und es zeigt die Entschlossenheit der Krienserinnen und Krienser. Sogar alt Ständerat Konrad Graber hat dies erfahren und in Bern einen Vorstoss eingereicht, der sich dieses Themas annimmt. Der Vorstoss wurde mit 12 zu 1 Stimme überwiesen. Kriens braucht Ihre Unterstützung, denn es stemmt sich nicht gegen den Bypass. Wir Krienser möchten einen verträglichen Bypass. Kriens fordert, dass die negativen

Konsequenzen dieses Projektes auf verschiedenen Schultern mitgetragen werden. Kriens bietet Hand zu einer guten Lösung. Dazu brauchen wir Ihre Unterstützung, Ihre Solidarität, und darum stimme ich für die Erheblicherklärung der Motion.

Räto B. Camenisch: Die Bemühungen der Stadt Kriens für eine verträgliche Lösung bei der Realisierung des Bypass-Streckenabschnitts Kriens drohen nach allfälligen ersten Erfolgen an der Haltung des eigenen Kantons zu scheitern. Wir stehen immer noch vor der unglaublichen Tatsache, dass eine Autobahn mit acht und zum Teil noch mehr Spuren offen durch ein städtisches Siedlungsgebiet führen soll. Wegen des Schadens an der Qualität des Gebietes drohen Wertverluste in der Höhe von Hunderten Millionen Franken. Mit dem Astra konnte man verhandeln, und in Kriens wurde mit einer Petition mit 3000 Unterschriften Widerstand geleistet und mit der Gestaltung des Portals Süd ein Erfolg erzielt. Auch ist es unserem Ständerat Konrad Graber gelungen, den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 wie für Kriens massgeschneidert so anzupassen, dass auch Beiträge zur Milderung der Schäden für die Siedlungsqualität, die Landschaft und das Ortsbild und nicht nur für den Lärmschutz gesprochen werden können. Das ist eine Neuerung. Genau hier liegt der springende Punkt, denn ohne die aktive Mitwirkung des eigenen Kantons werden solche Beträge nicht gesprochen. Das Astra, der Kanton und Kriens haben bereits eine sogenannte städtische Potenzialanalyse ausarbeiten lassen und finanziert. Zusätzlich hat die Stadt Kriens eine weitere Projektversion «Chancen für Kriens» erstellen lassen. Sie wird demnächst veröffentlicht und dürfte einiges Aufsehen erregen. Beides sind kluge Abfolgen von Überdachungen, Querungen für den Langsamverkehr und einer durchgehenden Dachbegrünung mit verschiedenen Freizeitanlagen. Jetzt harren die beiden Projekte nur noch der Finalisierung und eines allfälligen Entscheids für die Finanzierung. Die Stadt Kriens kann solche Projekte mit der Mehrwertabschöpfung allein niemals stemmen und hat deshalb die Potenzialanalyse so auch nicht unterschreiben können. Zudem ist der Zeitrahmen von 50 und mehr Jahren nicht akzeptabel. Es ist an der Zeit, eine gesetzliche Grundlage für die kantonale Mitwirkung auf den Weg zu schicken. Wir wollen keine Lex Kriens, wir wollen eine Lex für den ganzen Kanton, denn das Problem haben wir zukünftig an mehreren Autobahnabschnitten. Die teilweise Erheblicherklärung bedeutet unseres Erachtens eine Schubladendeponierung. Wir möchten den Vorstoss lieber als Motion erheblich erklären oder sonst zumindest als Postulat.

Maurus Frey: In Kriens, Horw und Luzern machen sich die Menschen grosse Sorgen um die Auswirkungen der grossen Strassenbauprojekte Bypass, Spange Nord und Fluhmühle-Brücke. Die Motivation hinter den Projekten ist häufig die gleiche: Der Kanton erhofft sich, die Infrastruktur mit finanziellen Mitteln aus Bern ausbauen zu können. Die Folgen derartiger Grossprojekte sind ebenfalls im Voraus bekannt: Es wird mehr geklotzt als nötig, und das Verkehrssystem wird nachhaltig verändert. Die Auswirkungen gehen zulasten der Lebensqualität; sie bringen Lärm, Luftverschmutzung und Mehrverkehr. Das vom Regierungsrat vorgeschlagene Vorgehen ist aus Sicht der G/JG-Fraktion nicht verständlich. Aus für uns nicht ganz nachvollziehbaren Gründen möchte die Regierung die Regeln erst am Ende des Prozesses bekannt geben. Der Regierungsrat begründet das Nicht-Handeln mit den folgenden Argumenten: Zum einen mit dem Widerspruch zum AKV-Prinzip: Es reicht nicht, wenn in Bern das Checkheft geöffnet wird. Der Bund stellt die finanziellen Mittel ohne vertiefte Kenntnisse der lokalen Gegebenheiten bereit. Es ist die Aufgabe des Kantons, mit begleitenden und koordinierenden Tätigkeiten die Mehrheitsfähigkeit der Implementation eines solchen Projektes vor Ort sicherzustellen. Das unerwünschte Präjudiz ist ein weiteres Argument. Eine vorausschauende gesetzliche Regelung schafft Klarheit nicht nur für das Projekt Bypass, sondern für den ganzen Kanton. Es handelt sich dabei nicht um ein gefährliches Präjudiz, sondern um eine absolute Notwendigkeit, um Grossprojekte unter Rücksichtnahme auf die lokalen Gegebenheiten umsetzen zu können. Dazu kommt das Argument der finanziellen Mitbeteiligung. Die Regierung hält fest, dass sich verschiedene Akteure finanziell mitbeteiligen sollen. Wo, wie und wann, wenn nicht in einem Gesetzesentwurf, möchte die Regierung diese Forderung praktisch umsetzen? Wie sollen für Kriens, aber auch für andere gleichgelagerte Projekte gute, zweckmässige und umsetzbare

Lösungen gefunden werden, wenn die kantonale Regierung nicht die notwendigen Rahmenbedingungen vorgibt? Konkret: Wenn der Kanton den Bypass und andere Grossprojekte realisieren will, dann ist er gut beraten, jetzt Hand für eine Lösung zu bieten. Das heisst auch, jetzt die gesetzlichen Anpassungen für eine Mitfinanzierung in Gang zu bringen. Sie sind die Grundlage für eine mehrheitsfähige Umsetzung. Das Projekt des Bundes liegt auf, es braucht jetzt Entscheide, es können keine Planungen mehr abgewartet werden. Die G/JG-Fraktion ist für die Erheblicherklärung der Motion.

Othmar Amrein: Der Bypass ist für die Stadt Luzern, die Agglomeration und den Kanton eines der wichtigsten Projekte der nächsten 15 Jahre. Nach den ersten Modellen und Planungen konnte man sehen, dass die Autobahn mehrspurig vom Sonnenberg Richtung Hergiswil hätte geführt werden sollen. Die Bürgerinnen und Bürger von Kriens haben sich mit grossem Einsatz bis jetzt erfolgreich gegen die offen geführte Autobahn gewehrt und haben mit der Verlängerung des Sonnenbergtunnels einen ersten Erfolg erzielen können. Wir verstehen die Argumentation von Kriens, dass die ganze Autobahn eingetunnelt werden soll. Mit der Überdachung der Autobahn erhält Kriens eine Chance, die natürlichen Bewegungsströme wieder herzustellen. Man wird einen Stadtpark für die Einwohnerinnen und Einwohner realisieren können. Wir sind auch der Meinung, dass sich der Kanton mit grosser Energie für Kriens einsetzen sollte. Wir wissen aber, dass gemäss AKV-Prinzip der Autobahnbau eine Aufgabe des Bundes ist. Unsere Regierung sollte möglichst viel Druck beim Astra machen, um das Projekt für Kriens verträglich realisieren zu können. Die grosse Frage ist: Welches Instrument kann dafür eingesetzt werden? Für die FDP-Fraktion ist eine Motion das falsche Werkzeug. Wir möchten möglichst lange Druck auf den Bund ausüben, damit dieser möglichst viel Geld spricht. Dafür eignet sich ein Postulat, welches die FDP-Fraktion teilweise erheblich erklären wird.

Peter Fässler: Wer kauft schon gerne die Katze im Sack? Weder der Kanton Luzern noch die Gemeinde Kriens, geht es doch bei diesem Projekt über die flankierenden Massnahmen des Bypasses Luzern um sehr viel Geld. Die Katze im Sack kaufen muss auch niemand. Der Bund hat es gezeigt: Die Festlegung gesetzlicher Grundlagen für eine Mitfinanzierung ist auch ohne konkretes Projekt möglich. Konrad Graber hat dies in Bern mit seinem Postulat unter Berücksichtigung von städtebaulichen und landschaftsverträglichen Zielsetzungen beim Bypass Luzern möglich gemacht. Warum kann das der Kanton Luzern nicht, hat er doch die Gesetzgebung in der Hand und kann die Parameter für den finanziellen Rahmen abstecken. Der Regierungsrat hat schon einige Punkte in seiner Stellungnahme zur Motion aufgezeigt, welche es zu berücksichtigen gilt. Gerade das Beispiel Kriens kann für den Gesetzgebungsprozess wichtige Hinweise geben. Kriens möchte keine überrissene Lösung, aber eine städtebaulich verträgliche, welche die Gemeinde nicht selber stemmen kann. Warum hier unser Kanton die Augen, die Hände und die Kassen verschliesst, ist mir unverständlich. Ich hoffe, dass sich dies ändern wird. Eine tragbare Lösung hätte Signalwirkung auf andere Grossprojekte in anderen Gemeinden, welche sehr oft grossem Widerstand ausgesetzt sind. Eine gesetzliche Grundlage über finanzielle Regelungen könnte da schon von Beginn an viele Ängste und Bedenken ausräumen. Es könnten mühsame und kostspielige juristische Auseinandersetzungen wenigstens teilweise umgangen werden. Der Einwohnerrat Kriens hat nämlich seine Kasse für allfällige juristische Schritte bereits bewilligt. Ich bitte Sie, die Motion erheblich zu erklären.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Die Motion fordert eine Gesetzesänderung, die es erlaubt, flankierende Massnahmen zum Bypass aus der Strassenrechnung zu finanzieren. Es geht hier um einige Hundert Millionen Franken. Wir haben in unserer ausführlichen Antwort erklärt, dass wir grundsätzlich bereit sind, eine entsprechende Gesetzesänderung zu prüfen. Wir haben aber auch dargelegt, welche Herausforderungen dies mit sich bringt und was für Bedingungen für eine Mitfinanzierung sicher zu klären sind. Unsere Differenz zu den Motionären besteht darin, in welcher Reihenfolge die Themen angegangen werden. Am 3. Juli 2019, dem dritten Tag nach meinem Amtsantritt, hatte ich eine dringende Sitzung mit alt Ständerat Konrad Graber zu diesem Thema. Im Herbst hatten wir eine Vereinbarung, die im Entwurf vorlag,

welcher bereits vom Astra und vom Kanton genehmigt war. Die Gemeinde Kriens war damals mit der Unterzeichnung zurückhaltend. Es haben dann weitere Gespräche stattgefunden, und am 7. Januar 2020 hat die Regierung die Stellungnahme zu dieser Motion verabschiedet. Erst danach hatten wir wieder eine Sitzung mit dem Stadtrat Kriens, wo es um das Vorgehen bei der weiteren Planung ging. Mittlerweile ist dieses klar, ich hatte auch noch ein Gespräch mit dem Astra, und ich gehe davon aus, dass wir hier bald einen Schritt weiterkommen können. Schlussendlich muss in diesem Prozess klar aufgezeigt werden, welche städtebaulichen Massnahmen unter welchen Bedingungen umgesetzt werden können. Diese Planungen müssen auch vom Bund akzeptiert werden. Unser Ziel ist vor allem, dass das Projekt Bypass keine weiteren Verzögerungen erfährt, da es wesentlich ist für die Mobilität im Kanton Luzern und in der ganzen Zentralschweiz. Wir pflegen eine gewisse Zurückhaltung, das haben Sie gespürt. Erstens zum Präjudiz: Es gibt eine Kasse für den Strassenbau, welche gefüllt ist, aber sie muss für den ganzen Kanton reichen. Wenn wir nun Hunderte Millionen Franken für das Bypass-Projekt brauchen, dann haben wir dementsprechend weniger Geld für andere Projekte im Kanton zur Verfügung. Das muss genau geklärt und durch Ihren Rat abgesehnet werden. Heute sind solche Mitfinanzierungen nicht möglich. Zweitens: Vom AKV-Prinzip haben wir heute mehrmals gehört. Beim Verursacher ist es heute nicht ganz klar, was alles bezahlt werden muss. Es gibt Bundesgerichtsurteile im Kanton Zürich, bei denen das Astra zu höheren Zahlungen verpflichtet wurde. Aber auch dort haben Kanton und Gemeinden mitbezahlt. Man muss die rechtliche Situation beachten, wir möchten ja nicht Gelder vom Kanton zur Verfügung stellen, wenn der Bund allenfalls alles bezahlen muss. Wir müssen den Druck aufrechterhalten, damit die Gemeinde Kriens und das Astra eine Lösung finden, und wir sind bereit, einen Teil dazu beizutragen. Weitere Gespräche sind geplant. Aus all diesen Gründen stellen wir Ihnen den Antrag, die Motion als Postulat teilweise erheblich zu erklären.

In einer Eventualabstimmung zieht der Rat die Erheblicherklärung als Postulat der teilweisen Erheblicherklärung als Postulat vor. In einer weiteren Eventualabstimmung zieht der Rat die Erheblicherklärung als Postulat der Erheblicherklärung als Motion vor. In der definitiven Abstimmung erklärt der Rat die Motion als Postulat erheblich.