



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 12. September 2016  
Kantonsratspräsident Andreas Hofer

### **B 36 Ausbau der Kantonsstrasse K 4 im Abschnitt Ränggloch, Gemeinden Kriens und Luzern; Entwurf Dekret über einen Sonderkredit für die Planung des Projekts / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsident Rolf Bossart.

Rolf Bossart: Im Rahmen einer umfassenden Information durch die zuständige Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes und einer intensiven Beratungssitzung wurde das Geschäft behandelt. Die Kommission wurde über das kantonale Bauprogramm 2015–18 und dessen Priorisierungen, das heisst Topf A bis C, orientiert. Danach ging es um die eigentliche Vorlage, bei welcher es um den Sonderkredit von 5 Millionen Franken für die Projektplanung geht. Dennoch wurde bei diesem Grossprojekt, welches im Bauprogramm mit 36 Millionen Franken eingestellt ist, länger diskutiert, weil jetzt in der Botschaft von 50 Millionen Franken plus/minus 25 Prozent zu lesen ist. Befürchtungen, dass die Kommission beziehungsweise der Rat nach der Genehmigung des Planungskredits keinen Einfluss mehr hat, wurden mit Nachdruck deponiert. Teilweise konnten die Zuständigen unsere Befürchtungen entkräften. Tatsache ist ferner, dass dieses Bauprojekt dem obligatorischen Referendum unterliegt. Weitere Diskussionen waren kurz stichwortartig zusammengefasst: Es fanden Prüfungen der Tunnelvarianten statt, aber diese hätten massive Mehrkosten zur Folge. Der Kosten-Nutzen-Vergleich stimmt. Die notwendigen Mehrkosten aufgrund der notwendigen geologischen Gutachten wurden erläutert. Während des Baus ist eine Sperrung von zirka eineinhalb Jahren nötig. Die Zu- und Wegfahrten während der Bauphase müssen gewährleistet werden. Die Einflussnahme der Gemeinden wurde ebenfalls thematisiert. Schliesslich gab es Fragen betreffend Alternativ- und oder Minimalvarianten. Die Kommission beschloss einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. Ein Rückweisungsantrag wurde mit 12 zu 1 Stimme abgelehnt. Schliesslich stimmte die VBK dem Sonderkredit für die Planung des Projekts mit 12 zu 1 Stimme zu.

Für die CVP-Fraktion spricht Stefan Roth.

Stefan Roth: Die Kantonsstrasse K 4 verbindet Kriens mit Malters beziehungsweise Luzern-Littau. Sie stellt die Anbindung an das Nationalstrassennetz sicher und dient als westliche Umfahrungsmöglichkeit auch der Entlastung des Zentrums von Luzern. Die Strasse ist zu schmal, Radverkehrsanlagen fehlen, und die Anlagen sind akut von gravitativen Naturgefahren gefährdet. Der Knoten Horüti ist ein Unfallschwerpunkt. Das Vorprojekt ist aus Sicht der CVP positiv zu bewerten. Dem Vorprojekt gingen diverse Variantenstudien voraus, um die optimale Linienführung zu finden. Darunter waren auch Tunnelvarianten. Um die komplexen geologischen und bautechnischen Verhältnisse zu bewältigen, gelangen verschiedene Kunstbauten zur Anwendung. Hervorzuheben ist dabei ein rund 250 Meter langer Lehnenviadukt entlang des Ränggbachs. Mit dem Vorprojekt

werden die ungenügenden Fahrbahnbreiten und Sichtverhältnisse verbessert, die Sicherheit beim Knoten Horüti verbessert, der Schutz vor Naturgefahren erhöht und für den Fuss- und den Radverkehr eine sichere Verbindung zwischen Kriens und Luzern–Malters geschaffen. Die Kosten für das gesamte Projekt werden auf 50 Millionen Franken geschätzt. Das ist eine hohe Summe, aber gut investiert. Die CVP ist von dieser hohen Summe nicht überrascht, bildet doch im Bauprogramm nur eine Vorstudie die Grundlage, und es gab noch keine geologischen Gutachten wie heute. Heute geht es nicht um den Baukredit, sondern um einen Planungskredit. Für die Erstellung des Abschnitts ausserorts ist eine Totalsperrung der Strasse aus logistischen und sicherheitstechnischen Gründen für eine Dauer von zirka 14 Monaten zwingend. Die Auswirkungen der Sperrung und die notwendigen flankierenden Massnahmen werden im Vorprojekt stufengerecht aufgezeigt und sind in den nächsten Phasen zu vertiefen. Die komplette Sperrung des Rängglochs ist anspruchsvoll. Der Kanton hat beim Projekt Seetalplatz den Tatbeweis erbracht, dass er kommunikativ ist und in den verschiedenen Verkehrslinienführungen eine ausgezeichnete Leistung erbracht hat sowie Interessierte und Betroffene jederzeit über den Stand informiert sind. Diese Erfahrungswerte sind gute Voraussetzungen bei der konkreten Umsetzung des vorliegenden Projekts. Die CVP tritt auf die Vorlage ein und stimmt dem Planungskredit zu.

Für die SVP-Fraktion spricht Daniel Keller.

Daniel Keller: Beim Ausbau der Kantonsstrasse K 4 im Abschnitt Ränggloch geht es um einen Planungskredit von 5 Millionen Franken. Die Notwendigkeit der Sanierung dieses Strassenabschnitts ist weitgehend unbestritten. Einerseits geht es um die künftige Eliminierung der Naturgefahren und darum, die Strasse für die Verkehrsteilnehmenden sicherer zu machen. Andererseits sind bauliche Massnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend nötig. Die sehr wichtige Verbindungsstrasse stammt noch aus den 50er-Jahren, ist viel zu schmal und bietet insbesondere den Zweiradfahrenden keine eigene Fahrspur auf dieser kurvigen und nicht ungefährlichen Bergstrasse. Das Bauprojekt an sich ist deshalb stimmig. Sauer ist uns aber aufgestossen, dass das Projekt im Strassenbauprogramm noch mit 38 Millionen Franken aufgeführt ist. Nun sollen bereits vor der Projektierung neu 50 Millionen Franken budgetiert werden. Da kann vielleicht der zuständige Regierungsrat noch einige Ausführungen machen. Gute Planung sieht aus unserer Sicht anders aus. Zudem sind weitere Kostensteigerungen möglich. Wenn nämlich geologische Gutachten in der Planungsphase weitere aufwendige Massnahmen zur Hangsicherung zu Tage fördern. Günstigere Alternativen gibt es allerdings nicht. Trösten wir uns, dass in Zeiten knapper Budgets die kantonale Strassenbaufinanzierung aus zweckgebundenen Mitteln erfolgt. Die SVP stimmt der Vorlage zu.

Für die FDP-Fraktion spricht Guido Bucher.

Guido Bucher: Die vorliegende Botschaft fordert einen Planungskredit für ein strassenbauliches Grossprojekt. Die Kantonsstrasse K 4 verbindet Kriens mit Malters und Luzern-Littau. Sie dient als eigentliche Westumfahrung von Luzern. Das Ränggloch, das wahrscheinlich die meisten von uns bereits mehrfach befahren haben, ist eine wichtige Verbindungsstrasse, welche im Wesentlichen noch dem Standard der 50er/60er-Jahre entspricht. Sie genügt den heutigen Anforderungen an eine Kantonsstrasse mit diesen Frequenzen nicht mehr. Sie ist mit weniger als sechs Meter Breite zu schmal, und zudem befindet sie sich in einem Gebiet mit Erdbeben und Steinschlägen. Eine Radverkehrsanlage fehlt vollständig. Dem will man nun entgegenreten. Nach einer Vorstudie wurden im Bauprogramm 38 Millionen Franken eingesetzt. Nach dem Vorprojekt liegen nun die mutmasslichen Kosten bei 50 Millionen Franken. Jetzt will man definitiv planen. Wo liegen dann die Kosten? Diese Kostenexplosion lässt auch die FDP nicht kalt. Es wurde eingehend darüber diskutiert. Allerdings geht es heute gar nicht darum. Wenn wir es genauer wissen wollen, müssen wir die definitive Planung in Angriff nehmen. Dann wissen wir Bescheid über die effektiven Kosten. Heute geht es also um einen Planungskredit und um nichts anderes. Wenn man die mögliche Bausumme dieses Strassenprojekts anschaut, weiss man selbst, dass da noch einige Hürden zu nehmen sind. Neben dem Kantonsrat wird schliesslich auch das Volk noch darüber abstimmen können. Damit wir wissen, über was wir

entscheiden und wie viel das effektiv dann kosten wird, müssen wir heute diesem Planungskredit von 5 Millionen Franken zustimmen. Dann haben wir Gewissheit, wie es weitergehen soll oder kann. Die FDP-Fraktion votiert für Eintreten und Zustimmung.

Für die SP-Fraktion spricht Marcel Budmiger.

Marcel Budmiger: Auch die SP-Fraktion tritt auf die Botschaft B 36 ein und wird dem Sonderkredit zustimmen. Das Ränggloch ist eine wichtige Verbindung zwischen ländlichem und städtischem Gebiet, aber auch zwischen Kriens und Littau. Die Strecke dürfte mit der weiteren Entwicklung am Seetalplatz noch an Bedeutung gewinnen. Der bauliche Handlungsbedarf ist unbestritten. Die Mehrkosten sind zwar unerfreulich, aber begründbar. Die Zahl der geprüften Varianten bezüglich Linienführung erinnert etwas an den Durchgangsbahnhof Luzern. Auch hier wird es immer vereinzelte Kräfte geben, die gerne eine andere Variante hätten. Ob diese dann allerdings zielführend wäre, ist eine andere Frage. Die SP steht hinter der gewählten Variante. Wir sehen das Projekt auch nicht als Luxuslösung an, denn Sicherheit ist für uns kein Luxus, sondern hat oberste Priorität. Geltende Normen sollen eingehalten werden. Ein Verzicht auf den Veloweg kommt für uns nicht infrage. Wenn dafür stärker in die Landschaft eingegriffen werden muss, ein paar Bäume mehr gefällt werden müssen oder die Kosten etwas höher ausfallen, nehmen wir das in Kauf. Eine grosse Herausforderung wird die Verkehrsführung während der Bauzeit sein. Wir sind aber zuversichtlich, dass durch eine gute Planung der zusätzliche Stau eingedämmt werden kann.

Für die Grüne Fraktion spricht Katharina Meile.

Katharina Meile: Die Grünen sind mit der vorliegenden Botschaft unzufrieden. Sie fiel sehr dürrtig aus, dies vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass man jetzt beim Planungskredit noch Einfluss auf das Projekt nehmen könnte. Bei der eigentlichen Kreditvorlage ist es dann zu spät. Wir erwarten, dass man das Anforderungsprofil für die Sanierung bereits jetzt beim Planungskredit ausarbeitet und aufzeigt. So gehört in die Botschaft, welche Ziele verfolgt werden. Soll es eine Kapazitätserweiterung geben? Wie will man den Mehrverkehr verhindern? Braucht es Landschaftseingriffe, beziehungsweise wie massiv werden diese ausfallen. Was will man genau für den Velo- und Fussverkehr machen? Was haben die bisherigen Abklärungen ergeben? Die Botschaft ist zu dürrtig. Diese Fragen und wohl auch noch weitere müssen bereits jetzt beleuchtet und diskutiert werden, sonst riskieren wir, dass Millionen verplant werden und das Projekt am Schluss abgelehnt wird. 5 Millionen Franken für die Planung und 50 Millionen Franken für die Realisierung sind nicht ganz ohne. Wir Grünen weisen die Botschaft mit dem Auftrag zurück, genauer darzulegen, was geplant wird. Wenn der Rat dem Rückweisungsantrag nicht folgt, wird es beim eigentlichen Kredit viel zu diskutieren geben. Die eingeplanten 50 Millionen Franken sind viel Geld. Es tönt beinahe nach einem Luxusprojekt. Es gibt sicher eine Lösung, die günstiger ausfällt und weniger breite Strassen ermöglicht. Ich höre bereits die Reaktion, dass die Kosten wegen des Veloweges so hoch ausfallen. Dieser macht aber nur einen kleinen Teil der Strasse aus. Kostentreibend ist vor allem die komplexe Verankerung der Strasse am unsicheren Hang. Ob die Strasse etwas breiter wird, macht den Braten nicht fett. Ein Veloweg über das Ränggloch ist wichtig. Es wird eine Verbindung für eine ressourcenschonende Mobilität geschaffen. Die Achse verbessert das Velowegnetz und schliesst eine Lücke. Das braucht es und wird von den Grünen unterstützt. Trotzdem betrachten wir den Ausbau der K 4 über das Ränggloch auch kritisch. Denn mit einer grossen, breiten Strasse im Ränggloch provoziert und produziert man mehr Autos für Kriens. Das geht nicht. Kriens geht heute schon in der Blechlawine unter. Das K 4-Projekt zwischen Kriens Zentrum und Obernau ist für Kriens sehr wichtig und von hoher Tragweite. Doch leider ist das Projekt seit zwei Jahren pendent. Es ist eigentlich auch im Topf A des Strassenbauprogramms. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ist dringend. Die zur Verfügung stehenden Ressourcen sollen vorrangig für die Obernauerstrasse eingesetzt werden. Danach kann man sich ans Ränggloch machen. Sicher ist, dass es zum vorliegenden Projekt gute flankierende Massnahmen braucht. Der öffentliche Verkehr darf während der Bauzeit weder verlangsamt noch behindert werden, auch dann nicht, wenn später noch mehr Autos nach Kriens fahren.

In der Botschaft wird bei der K 4 von der Westumfahrung gesprochen. Ich finde das eine falsche Herangehensweise. Jetzt baut man den unsäglichen Seetalplatz aus, um den Verkehr zu regeln. Dann soll der Verkehr auch über diesen Platz fahren. Wenn man schon von der Westumfahrung schwärmt: Wenn man das teure Projekt Ränggloch realisiert, dann gibt es diese Westumfahrung. Den Bypass braucht es dann zum Glück nicht mehr. Ein paar Punkte sind mir noch wichtig und müssen bei der Planung berücksichtigt werden. Für die Verbreiterung der Strasse darf der Schachenwald in Kriens nicht tangiert werden. Wenn die Strasse mehr Platz braucht, soll das bei den heutigen Industriearealen ermöglicht werden. Waldrodungen sind tabu. Der Wald ist ein wichtiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Mit dem Ausbau der K 4 muss die Vernetzungsachse für Kleintiere verbessert werden. Heute ist diese durch die K 4 gestört. Es muss aber auch auf Weiteres geachtet werden. Die Bauarbeiten tangieren kommunale Naturschutz zonen. Damit muss man sehr vorsichtig umgehen. Es müssen Massnahmen zur Wiederherstellung und Aufwertung dieser Naturschutz zonen geplant und umgesetzt werden. Es müssen ökologische Ausgleichsflächen geschaffen werden. Wie sie sehen, sind wir dem Kredit gegenüber kritisch eingestellt. Wir werden uns sicher sehr kritisch mit dem Sanierungsprojekt auseinandersetzen. Uns ist es aber auch wichtig, dass man eine gute und vor allem eine sehr sichere Veloachse im Ränggloch erstellt. Heute ist es für Velofahrende unglaublich gefährlich. Das muss geändert werden. Wir Grünen treten auf die Botschaft ein, weisen sie aber zur Überarbeitung und zur Klärung offener Fragen zurück.

Für die GLP-Fraktion spricht Markus Hess.

Markus Hess: Wir sind für Eintreten und genehmigen den Sonderkredit. Es muss etwas gehen. Die Strasse ist in einem schlechten Zustand. Es gibt Murgänge und Steinschläge, welche die Strasse bedrohen. Wir hatten Sympathien für die Tunnelvariante, aber eine solche wäre noch teurer. Im Moment stimmen wir dem regierungsrätlichen Vorschlag zu. Die Strasse ist mit täglich 9500 Fahrzeugen stark befahren.

Räto B. Camenisch: Es ist ein dringend notwendiges Bauvorhaben, das jetzt in die Planung kommt. In Kriens haben wir jahrelang unter den Zuständen gelitten. Es hat viele Unfälle und naturbedingte Behinderungen gegeben. Es ist dringend notwendig, dass das Ränggloch saniert wird. Allerdings ist das Projekt nicht zu Ende gedacht. Der Knopf liegt nicht nur im Ränggloch, sondern auch im Zentrum von Kriens. Wir haben die Verkehrszusammenbrüche bereits dort. Wenn das Ränggloch eines Tages ausgebaut wird, man spricht ja von Westumfahrung, so bedenke man, wo diese endet: im Zentrum von Kriens in einer Blechlawine. Es hätte dazugehört, dass man in Kriens die Verkehrshindernisse ebenfalls beseitigt. Wenn nämlich später noch der Abflussverkehr vom Bypass hinzukommt, haben wir in Kriens eine Verkehrskatastrophe. Das muss mit einbezogen werden, sonst machen wir halbe Sachen. Es kann nicht sein, dass wir dereinst bequem durchs Ränggloch fahren, aber dann in Kriens im Stau stehen. Deshalb unterstütze ich die Rückweisung.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Die Strasse ist wirklich sanierungsbedürftig. Wir haben ein 60-jähriges Projekt. Die Mängel bezüglich der Strassenbreite und der Naturgefahren wurden bereits erwähnt. Die Bevölkerungsbefragung, welche die Regierung im Rhythmus durchführt, hat diesen Frühling wieder gezeigt, dass das grösste Problem beim Verkehr besteht. Wenn wir die Rängglochstrasse in die Agglomeration einpassen, stellen wir sofort fest, dass diese Strasse eine sehr hohe Bedeutung für die Agglomeration hat. Sie ist sehr stark befahren. Die Prognosen bis 2030 sehen eine Zunahme der Frequenz auf 11'500 Fahrzeuge pro Tag. Die Botschaft ist die richtige Antwort darauf. Es wurde gefragt, was wir planen, was für die Velofahrenden gemacht wird, wie breit die Strasse wird und ob es eine Kapazitätsausweitung gibt. Die Vorgaben sind ganz klar. Die Strassenbreiten sind definiert. Das gilt auch für die Breite des Fahrradstreifens. Wir wissen, was nötig ist, daher verstehe ich die Argumentation nicht. Wenn wir für Sicherheit und breitere Strassen einstehen, kommt das den Anliegen der Grünen sicher auch entgegen. Wir haben uns durch Variantenstudien klargemacht, dass die vorliegende Lösung die richtige ist. Wir unterbreiten dem Rat jeweils

ein Bauprogramm, welches sich über vier Jahre erstreckt. Die Liste mit den drei Töpfen ist bekanntlich sehr lang. Da ist es nicht richtig und nicht fair, wenn man schon jetzt von einer Kostenexplosion spricht. Das Bauprogramm basiert auf Schätzungen. Es ist unmöglich, das ganze Strassenbauprogramm so mit Vorprojekten zu unterlegen, dass die Frankenbeträge genau sind. In einem zweiten Schritt beantragen wir nun einen Planungskredit. Der basiert auf einem Vorprojekt, bei dem geologische Untersuchungen mitberücksichtigt werden und die entsprechende Variante aufgezeigt wird. Die Genauigkeit der 50 Millionen Franken liegt ja auch bei plus/minus 25 Prozent. Die beantragte Planung wird den künftigen Kostenrahmen dann noch genauer definieren. Nach der Abstimmung im Kantonsrat kommt dann noch die Volksabstimmung. Bis zu diesem Zeitpunkt werden hoffentlich alle von einem guten Projekt sprechen. Das Projekt hat mit dem Bypass allerdings gar nichts zu tun. Dieser ist ein nationales Strassenprojekt, welches die Nord-Süd-Achse ausbauen will. Wir profitieren davon durch eine Entlastung der Innenstadt. Das Gesamtverkehrsprojekt Kriens läuft. Die erste Etappe hat der Gemeinderat initiiert. Wir sind bei der zweiten Etappe dabei. Die Projekte verlaufen auch nicht zeitgleich. Mit einer Rückweisung dieser Botschaft kann man das Problem in Kriens nicht lösen.

Antrag Katharina Meile: Rückweisung.

Der Rat lehnt den Rückweisungsantrag mit 109 zu 4 Stimmen ab.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Planung des Projekts K 4, Abschnitt Ränggloch, Ausbau und Sanierung der Strasse sowie Erstellung einer durchgehenden Radverkehrsanlage, Gemeinden Kriens und Luzern, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 113 zu 0 Stimmen zu.