

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 30. Januar 2024
Kantonsratspräsidentin Schmutz Judith

P 1103 Postulat Candan Hasan und Mit. über den Kulturlandschutz beim geplanten Schwerverkehrsraum auf der A2 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.

Hasan Candan ist nicht mehr im Rat vertreten. Das Postulat wurde von Martin Birrer übernommen. Martin Birrer hält am Postulat fest.

Martin Birrer: Ich bin dankbar, wenn alle Unterstützer des «Komitees Reiden SAG nein», die damals bezüglich des Waldverlustes mit einbezogen wurden, das Postulat ebenfalls unterstützen. Im Gegensatz zum geplanten Schwerverkehrsraum (SVR) in Rothenburg hätte uns der SAG Reiden immerhin wirtschaftlich etwas gebracht. In Rothenburg werden wir auf der wirtschaftlichen Seite nicht profitieren. Wir verlieren 6 Hektaren bestes Kulturland für einen Parkplatz für den Transitverkehr von Basel nach Chiasso. Der Bund muss auch diese Fläche kompensieren. Aber durch diese Kompensation verliert die Luzerner Wirtschaft. Weshalb? Die Fruchtfolgeflächen (FFF) im Kanton Luzern sind limitiert: Je weniger FFF vorhanden sind, umso teurer werden sie. Projekte von Luzerner Unternehmen werden durch den Bund mit einem Parkplatz verteuert. Verlieren werden aber auch die Luzerner Transporteure. Auch sie werden diesen Kontrollmechanismus in Rothenburg passieren müssen und dadurch wertvolle Zeit verlieren. Es ist nicht zulässig, nur ausländische LKW zu prüfen. Ich bin davon ausgegangen, dass der Regierungsrat das Postulat erheblich erklärt. Aus meiner Sicht ist die Unterstützung des Kantons für die verschiedenen Darsteller unabdingbar, so zum Beispiel für die Gemeinde Rothenburg. Sie unterstützt das Projekt, aber nur so lange, wie der Bund den Forderungen der Rothenburger entspricht. Sollten diese Erwartungen der Rothenburger nicht erfüllt werden, will Rothenburg diesen Parkplatz nicht. Kann Rothenburg das? Gerade diesbezüglich wäre die Unterstützung durch den Kanton wichtig. Es ist auch klar, weshalb dieser Raum auf einer grünen Wiese gebaut wird. Es geht um den Quadratmeterpreis. Alle möglichen Standorte, die bereits versiegelt sind, würden den Bund das Dreissigfache kosten. Wir sprechen über den Bund, den Standort, über Parkplätze und die Wirtschaft, aber wem gehört dieses Land eigentlich? Dem Bund, dem Kanton oder gar der Gemeinde? Nein, es gehört privaten Luzerner Bürgern, die dieses Land bewirtschaften. Ein durchschnittlicher Landwirtschaftsbetrieb im Kanton Luzern bewirtschaftet ungefähr 20 ha Land. Das heisst gut ein Drittel der Fläche geht einem Betrieb verloren. Was würde ein Unternehmer sagen, wenn ihm ein Drittel der Produktionsfläche für ein Butterbrot enteignet würde? Wo bleibt hier die Achtung vor dem privaten Eigentum? Meiner Meinung nach sollte sich der Kanton nicht nur für die betroffene Gemeinde, sondern auch für den

Grundeigentümer einsetzen. Dieser kommt – wie eigentlich immer – am Schluss, obwohl er als Erster kommen sollte.

Simon Howald: Die Schweiz ist auf ein intaktes, integrales Verkehrssystem angewiesen, zu dem abgesehen von einer solid ausgebauten öV-Infrastruktur auch ein funktionierendes Strassennetz gehört. Die nationalen Strassen sind ein wichtiger Bestandteil für eine effiziente und optimierte Verteilung der Güter im Inland. Aus Sicht der GLP-Fraktion sind die im schweizerischen Autobahnnetz bereits bestehenden dezentralen SVR sinnvoll. Zusätzliche SVR müssen jedoch kritisch hinterfragt werden, weil sie zusätzliche grosse, rare Flächen benötigen, die zulasten einer anderen, bereits bestehenden Nutzung gehen. Im vorliegenden Fall handelt es sich um wertvolles Kulturland, das in der Schweiz bereits seit Jahren massiv unter Druck steht. Wir stehen für den Schutz von Kulturland ein und regen an, für den Verkehr grundsätzlich bereits versiegelte Flächen zu nutzen und diese effizienter einzusetzen oder umzubauen. Ausserdem soll der Verlad von LKW für den Transfer durch die Schweiz weiter gefördert werden, um den massiven Nutzungsdruck auf unser Strassensystem zu verringern. Im Weiteren fordern wir, das Verkehrsaufkommen in Spitzenzeiten mit Anreizen zu glätten, um die vorhandenen SVR effizienter zu nutzen und den Verbrauch von zusätzlichen Kulturlandflächen zu verhindern. Die GLP-Fraktion unterstützt somit die Forderung, Alternativen zur geplanten Variante des SVR im Abschnitt zwischen Neuenkirch und Rothenburg zu prüfen und das betroffene Kulturland so weit wie möglich zu schonen. Den in der Stellungnahme der Regierung unterschwellig spürbaren Zeitdruck können wir nicht nachvollziehen. Da eine beachtliche Kulturlandfläche auf dem Spiel steht, soll man sich genügend Zeit nehmen und verträglichere Alternativen prüfen. Mit der Ausarbeitung von Alternativen kann bestimmt eine ressourceneffizientere Lösung aufgezeigt werden. Die GLP-Fraktion stimmt der Erheblicherklärung zu.

Urs Marti: Das Postulat ist sicher gut gemeint, und das Anliegen, den Kulturlandschutz beim geplanten SVR in Rothenburg zu berücksichtigen, ist nicht unwichtig. Diese Prioritätsfrage sollte uns allen wichtig sein, und es ist wesentlich, dass wir unsere natürlichen Ressourcen und landschaftlichen Schönheiten schützen und bewahren, soweit dies möglich ist. Allerdings handelt es sich nicht nur um Parkplätze, wie dies die Formulierung des Postulats vermuten lässt. Es geht um die Schaffung eines Schwerverkehrszentrums, wo das Abstellen der Fahrzeuge bei einer Verkehrsüberlastung, bei witterungsbedingten Einschränkungen oder bei Blockaden ermöglicht wird. Die LKW können auch über Nacht abgestellt werden. In diesen Situationen bietet das Zentrum für die Chauffeure tatsächlich notwendige und nicht zuletzt menschenwürdige Infrastrukturen. Es kann wohl davon ausgegangen werden, dass mindestens Toilettenanlagen erstellt werden, was die kritische Argumentation von Gegnern betreffend Hygiene direkt ins Positive umwandelt. Zudem ist ein Kontrollzentrum für die Polizei vorgesehen. Das alles führt zu deutlich mehr Sicherheit auf unseren Strassen. Übrigens gelten die Sicherheitsvorschriften auch für einheimische Transporteure. Die Schaffung eines SVR ist zudem eine Bundesangelegenheit und nicht Sache des Kantons. Die Ausführung liegt beim Bundesamt für Strassen (Astra). Betreffend Kulturlandschutz muss das Projekt alle übrigen Bestimmungen einhalten und eine Interessenabwägung durchlaufen. Auch die geltenden Bestimmungen betreffend FFF sind zwingend einzuhalten. Ich habe keine Bedenken, denn es gibt genügend Landreserven, die in FFF umgewandelt werden können. Die Mitte-Fraktion kann die Begründung der Regierung nachvollziehen und lehnt das Postulat grossmehrheitlich ab.

Sarah Bühler-Häfliger: Die SP-Fraktion anerkennt, dass wir alle und auch der Kanton Luzern bei der Bewältigung des Güterverkehrs eine Mitverantwortung zu tragen haben. Chauffeure und Chauffeusen brauchen einen angemessenen Raum für Pausen und zur

Verpflegung, damit sie am nächsten Tag wieder fit für die Weiterfahrt sind. Aber muss man für einen Parkplatz 5 bis 6 Hektaren wertvolles Kulturland verbauen? Wir sprechen hier von einer Fläche von ungefähr sieben Fussballfeldern, FFF, die unwiederbringlich verloren gehen und zugebaut werden. Das ist ein massiver Verlust an Landwirtschaftsfläche, von grüner Lunge für das Klima und unseres Lebensraumes. Auch Tiere können sich in diesem Gelände mit einem Wildtierkorridor nicht mehr frei bewegen. Gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) sind die verbauten FFF flächengleich zu kompensieren. Dazu soll geeignetes Landwirtschaftsland als Realersatz zur Verfügung stehen. Doch wenn wir mit unserem besten Kulturland so verschwenderisch umgehen, wird die Kompensation für andere Projekte immer aufwendiger. Das ist in keinem Fall ein überwiegendes öffentliches Interesse, wie uns die Regierung zu überzeugen versucht. Die Stellungnahme der Regierung lässt noch viel mehr vermissen. Die Regierung geht nicht auf mögliche Alternativen ein, und es werden keine Einflussmöglichkeiten auf den Bund aufgezeigt. Die Erhaltung unseres Kulturlandes und unseres Lebensraumes ist es wert, dass wir wenigstens über eine Möglichkeit nachdenken, um weniger Land zu verbrauchen, zum Beispiel auf- oder angrenzend an bestehende Infrastrukturen oder auf komprimierter Fläche. Wenn wir wenigstens nur einen Viertel oder die Hälfte weniger als geplant benötigen, wäre das schon sehr viel wert. Schliesslich ist es die erklärte Strategie des Bundes, Güter von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Die Digitalisierung bietet uns diesbezüglich Chancen. Mit autonomen Fahrzeugen oder Containern auf Schienen benötigen wir in Zukunft weniger LKW-Parkplätze. Vielleicht verbauen wir jetzt so viel Land unwiederbringlich für einen Parkplatz, der in dieser Dimension gar nicht benötigt wird. Wir fordern, dass zum Schutz unseres Kulturlandes Alternativen auf bestehenden Infrastrukturen geprüft werden. Die SP-Fraktion stimmt der Erheblicherklärung zu.

Sabine Wermelinger: Der Alpentransitverkehr ist sowohl Voraussetzung als auch Folge wirtschaftlicher Entwicklungen in Europa. Vor ziemlich genau 30 Jahren wurde die Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» angenommen, im Kanton Luzern mit 61,4 Prozent Jastimmen und in der Schweiz mit 51,9 Prozent. Die Urheber dieser Alpeninitiative gehören übrigens der gleichen Partei an wie Hasan Candan. Seither steht in der Bundesverfassung, dass der Güterverkehr durch die Alpen von der Strasse auf die Schiene zu verlagern ist. Mit flankierenden Massnahmen soll dieses Ziel der Verkehrsverlagerung erreicht werden. Die Marktchancen für den Bahngüterverkehr sollen erhöht werden. Mit verstärkten Schwerverkehrskontrollen soll unter anderem ein fairer Wettbewerb unter den Verkehrsträgern gefördert werden. Volksabstimmungen können unerwartete Auswirkungen nach sich ziehen. Die Anwesenheit des Wolfes in den Alpen hat einer Mehrheit der Stimmbevölkerung gefallen. Der Transitschwerverkehr fand weniger Sympathie. Jahre nach diesen Abstimmungen sind der wandernde Wolf und der parkierte Transitverkehr aus unterschiedlichen Gründen vermehrt im Unterland anzutreffen. Der Wolf ist heute aber nicht das Thema, sondern die benötigte Fläche, damit LKW vermehrt kontrolliert werden können. Zudem müssen die Sozialvorschriften wie Arbeits- und Ruhezeiten eingehalten werden können, und Parkplätze für LKW werden immer rarer. Nach dem Brand im Gotthardtunnel im Jahr 2001 werden die LKW dosiert in den Tunnel gelassen, was ebenfalls Warteraum beansprucht. Das Astra hat den Standortentscheid nach einer umfassenden Standortevaluation gefällt. Das Postulat kann daran vermutlich nicht mehr viel ändern. Den Bestimmungen zum Schutz von Kulturland muss Rechnung getragen und eine umfassende Interessenabwägung gemacht werden. Das sieht auch die FDP-Fraktion so. Es ist davon auszugehen, dass dies im vorliegenden Fall geschehen ist und die Regierung die betroffenen Landwirtschaftsbetriebe bei der Suche nach Ersatz zielführend unterstützt. Für

den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Rothenburg kann eine Ein- und Ausfahrt für den Schwerverkehr über den neuen Stellplatz auf die Autobahn zudem als Chance gesehen werden. Die FDP-Fraktion lehnt das Postulat grossmehrheitlich ab.

Laura Spring: Gemäss Sprecher der Mitte-Fraktion scheint es ein Leichtes zu sein, 6 Hektaren Kulturland zu kompensieren. Dem ist nicht so. Im Kanton Luzern erreichen wir die gemäss Sachplan vorgegebenen FFF nur knapp. Durch die Kompensationsmassnahmen wird ein richtiger Bazar ausgelöst. Wenn nun der Kanton mit einem so grossen Projekt auch noch 6 Hektaren in diesen Bazar wirft, verschärft sich die Situation noch mehr. Wir stehen in diesem Bereich vor grossen Herausforderungen. Jetzt geht es darum, die Standorte zu prüfen. Mir sind keine Unterlagen bekannt, aus denen hervorgeht, was für andere Varianten das Astra geprüft hat. Für uns als Parlament wäre es spannend gewesen, Einblick in die geprüften Varianten zu erhalten. Warum haben andere Standorte schlechter abgeschnitten als die vorgesehenen 6 Hektaren bestes Kulturland, das durch diesen Parkplatz unwiederbringlich zerstört wird? Wahrscheinlich hätte es andere, aber teurere Varianten gegeben. Die anderen Varianten sind teurer, weil das Kulturland viel zu wenig Wert hat. Dort liegt das Problem. Der Kanton und das Astra mögen wohl alles korrekt geprüft haben, aber mit etwas Weitblick betrachtet sieht es anders aus. Da wir dieses Kulturland für unsere Landwirtschaft und die Produktion von wertvollen Lebensmitteln benötigen, können wir es uns nicht leisten, diese 6 Hektaren zuzubetonieren. Diesbezüglich muss ich Martin Birrer recht geben: Wir hatten hier im Rat im Zusammenhang mit dem SAG Reiden Voten zum Status des Kulturlandes. Ich hoffe, dass die besagten Personen dem vorliegenden Postulat heute zustimmen. Wir sollten für das Kulturland im ganzen Kanton einstehen und nicht nur dann, wenn es den eigenen Garten betrifft. Die Grüne Fraktion stimmt dem Postulat zu.

Willi Knecht: Über dieses Thema diskutiert unser Rat heute nicht zum ersten Mal. Am 8. November 2011 wurde das Postulat P 76 behandelt. Das Postulat handelte von 6,8 Hektaren Landwirtschaftsland, das verkauft werden sollte. Es wurde von allen Fraktionen unterstützt und gegen den Willen der Regierung klar überwiesen. Ich habe dem Rat damals bereits angehört. Das vorliegende Postulat verlangt vom Regierungsrat, dass er zusammen mit dem Astra Alternativen zum geplanten Standort für 211 LKW-Parkplätze im Raum Neuenkirch-Rothenburg sowie zum Kontrollzentrum der Polizei prüft. Die Argumente der Regierung waren 2011 und auch heute grundsätzlich identisch, ausser, dass das heutige Projekt bereits weiter fortgeschritten ist, da es 2030 in Betrieb genommen werden soll. Das Ganze ist eine Bundesaufgabe und hat auch beim Astra hohe Priorität. Neu ist, dass das Astra die geforderten Standortevaluationen oder Alternativen scheinbar bereits umfassend geprüft hat. Genaue Details dazu können der Stellungnahme des Regierungsrates nicht entnommen werden, und der Bundesrat hat den Sachplan Verkehr verabschiedet. Zudem ist der SVR Neuenkirch im neuen Richtplan bekanntlich schon vorgesehen. Der SVP-Fraktion ist das Postulat grundsätzlich sehr sympathisch, und sie hat intensiv darüber diskutiert. Eine kleine Minderheit der SVP-Fraktion lehnt das Postulat ab, weil seine Forderungen grundsätzlich erfüllt sind. Eine Erheblicherklärung wäre nicht zielführend, da diese ausser dem Mehraufwand und den Kosten keine neuen Erkenntnisse bringen würde und das Postulat die falschen Forderungen an die falsche Adresse stellt. Die Zuständigkeit ist mit dem Astra zudem auf Stufe Bund. Die Mehrheit der SVP-Fraktion stimmt der Erheblicherklärung zu, weil sie mit den nachfolgenden Forderungen und Bemerkungen ein klares Signal nach Bern senden will: Eine Kompensation von 6 Hektaren FFF ist aus unserer Sicht sehr schwierig bis unmöglich. Die notwendigen Flächen sind stark zu reduzieren, eventuell mit versiegelten Flächen. Die LKW-Plätze sollen an der Grenze davor und danach installiert werden.

Martin Birrer: Ich widerspreche Urs Marti nicht gerne, aber es sind nicht mehr zahlreiche

FFF vorhanden. Wir sprechen von ungefähr 80 Hektaren, die genutzt werden könnten. Meiner Meinung nach ist die Aussage von Urs Marti falsch.

Thomas Alois Hodel: Ich kann nicht nachvollziehen, wie FFF kompensiert werden sollen, das geht einfach nicht. Verbaut ist verbaut. Darüber regen sich ja vor allem die Vertreter aus der Landwirtschaft auf. Ich habe der Regierung einen Fall zugespielt, in welchem ein Bauer einen Schopf abreißen muss, obwohl es sich dabei um einen kompletten Blödsinn handelt. Im vorliegenden Fall werden 5 Hektaren Landwirtschaftsland bedenkenlos zugepflastert.

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

Fabian Peter: Wir sind uns einig, dass die Mobilität wichtig ist für die Menschen, aber auch für die Wirtschaft. Hier sprechen wir vor allem vom Gütertransport für die Wirtschaft, aber auch für uns Menschen. Dieser Gütertransport findet nicht nur im Kanton Luzern statt, sondern in der ganzen Schweiz und international. Dazu braucht es Infrastrukturen einerseits auf der Bahn, andererseits auf der Strasse. Die Strassen benötigen Platz, und gewisse Regeln müssen eingehalten werden, insbesondere beim Schwerverkehr, beispielsweise mittels Kontrollen. Es ist auch in unserem Interesse, dass die LKW geprüft werden, damit sie nicht mit zu hohen oder illegalen Lasten unterwegs sind, gerade im internationalen Verkehr. Deshalb finden in den sogenannten Schwerverkehrszentren entsprechende Kontrollen statt. Dafür gibt es in der Schweiz ein Konzept, und der entsprechende Platz wird benötigt. Niemand ist über diesen benötigten Platz erfreut, auch die Regierung nicht. Die SVR bilden einen Puffer für den Schwerverkehr und einen Platz für die Kontrollen, werden aber auch als Pausen- und Übernachtungsraum genutzt. Auch die Chauffeure haben ein Anrecht auf menschenwürdige Bedingungen, wenn sie an einem Platz übernachten müssen. Die Schweizer Chauffeure sind auch froh über solche Plätze, wenn sie im Ausland unterwegs sind. Deshalb muss man auch die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung stellen. Wo stehen wir im vorliegenden Projekt heute? 2005 hat der Bund damit angefangen, die SVR zu planen und 2008 bis 2011 ein Konzept zu erstellen. Von 2013 bis 2018 wurde ein Detailkonzept ausgearbeitet. Ihr Rat hat sich 2011 bereits einmal mit diesem Anliegen befasst, also vor Erarbeitung des Detailkonzeptes. Damals hat man sieben Varianten geprüft: Umfahrungsbrücke Pfarrwald, Zentralbrücke lang, Ausbau UEF Pfarrwald, Raststätte Neuenkirch usw. Sie haben moniert, dass Sie die entsprechenden Unterlagen einsehen möchten. Wenn die zuständige Kommission an diesen Detailprüfungen interessiert ist, können wir auch gerne das Astra einladen. Der Bundesrat hat sich für den Raum in Rothenburg entschieden und diesen im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur, verankert. Das ist behördenverbindlich, der Bundesrat hat diesen Standort festgelegt. Wir können diesen Standort nicht einfach verschieben, beispielsweise in Richtung Dagmersellen. Auch dort würde zudem Land benötigt. Es ist schwierig, in diesem fortgeschrittenen Prozess nochmals Alternativen prüfen zu lassen, da diese bereits geprüft wurden. Wir sind über den Verlust dieses Kulturlandes nicht erfreut, aber das Gesetz schreibt vor, dass dieses kompensiert werden muss. Die FFF müssen kompensiert werden. Bei den FFF handelt es sich um eine bestimmte Qualität von Flächen, auf denen Nahrungsmittel angepflanzt werden können. Es gibt Flächen mit einer weniger guten Bodenqualität, diese müssen aufgewertet werden, so sieht es das Gesetz vor. Ich gebe Martin Birrer aber recht, das Land wird sich nicht vermehren und bleibt knapp. Alles, was überbaut ist, bleibt überbaut. Aber wir benötigen für unsere Aufgaben auch entsprechende Infrastrukturen. In diesem Sinn bitte ich Sie anzuerkennen, dass die Mobilität, der Schwerverkehr und die notwendigen Kontrollen Platz benötigen. Es handelt sich zudem um eine Bundesaufgabe. Der Bund ist Bauherr dieser Anlage, und es ist nicht Aufgabe des Kantons, dieses Projekt festzulegen. Wir müssen eine Lösung bieten. Wir als Kanton müssen auch Aufgaben übernehmen, an denen Gemeinden oder Private keine Freude haben, die aber

von öffentlichem Interesse sind. Ich bitte Sie, das Postulat abzulehnen. Wir werden aber mit der Gemeinde Rothenburg das Bestmögliche für den Kanton und die Gemeinde Rothenburg auszuhandeln versuchen und bleiben mit dem Astra in intensivem Kontakt.

Der Rat erklärt das Postulat mit 61 zu 44 Stimmen erheblich.