



Luzern, 24. Februar 2015

**ANTWORT AUF ANFRAGE****A 628**

Nummer: A 628  
Protokoll-Nr.: 209  
Eröffnet: 26.01.2015 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

**Anfrage Bucher Guido über die Chrutacherbrücke auf der Kantonsstrasse K 36 zwischen Schüpfheim und Flühli****A. Wortlaut der Anfrage**

Die Leidensgeschichte der Chrutacherbrücke zwischen Schüpfheim und Flühli ist um ein Kapitel reicher. Kurz vor Weihnachten wurden wie aus heiterem Himmel und offenbar aus Sicherheitsgründen tonnenschwere Betonelemente auf die Brücke gestellt und damit die Fahrbahnbreite von 5,2 Metern auf 4 Meter reduziert. Damit wurde just auf die Wintersaison hin eine zusätzliche Verengung geschaffen, welche nur im Einbahnverkehr passiert werden kann. Begründung dieser Massnahme: Die nachträglich (vor zirka 40 Jahren) angefügte Verbreiterung hat sehr gelitten und darf nicht mehr befahren werden.

Dabei wäre dies alles zu vermeiden gewesen. In den Jahren 2007 und 2008 wurde von den zuständigen Verantwortlichen der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur mehrmals darauf aufmerksam gemacht, dass die Chrutacherbrücke nicht mehr zu reparieren sei. Alle möglichen Massnahmen seien getroffen worden. In den Jahren 2009 und 2010 wurde nach einem Variantenstudium einer Arbeitsgruppe, bei welchem auch die Gemeinde beteiligt war, auf Antrag der kantonalen Beamten die gerade Linienführung als beste Variante auserkoren, auch weil sie die Verkehrssicherheit deutlich erhöhe. Die entsprechenden Planungen wurden gemacht, und im Herbst 2010 lag eine fixfertige Projektmappe dieser Variante mit Kosten von 3,1 Millionen Franken zur Auflage bereit. Am 24. November 2010 hat die Departementsleitung entschieden, diese Variante nicht zu bauen und ein neues Projekt der bestehenden Linienführung entlang ausarbeiten zu lassen. Der Gemeinderat Flühli wehrte sich zu Recht gegen diese Kehrtwende. Inzwischen soll eine begradigte Variante am bestehenden Ort ausgearbeitet worden sein, deren Kosten aber noch nicht feststehen. Die Chrutacherbrücke soll nun im Jahr 2016 gebaut werden, wie genau auch immer. Im neuen, genehmigten Bauprogramm 2015–2018 ist die Brücke mit Gesamtkosten von 3,5 Millionen Franken in Topf A.

In der ganzen, leidigen Geschichte drängen sich folgende Fragen auf:

1. Die bestehende Chrutacherbrücke wurde mehrere Male auf Herz und Nieren geprüft. Warum stellte man erst im Dezember 2014 fest, dass die talseitige Verbreiterung schwächelt und nicht mehr befahren werden darf?
2. Sind die tonnenschweren Betonelemente für die Brücke nicht eine zusätzliche Belastung?
3. Ist sich die Regierung bewusst, dass die Schäden an der Brücke massgeblich auch von den von ihr bewilligten Abtransporten von Blocksteinen aus dem Baugebiet Laui, Sörenberg, welche als Zahlung an den Unternehmer gegeben wurden, entstanden sind?
4. Warum wurde das 2010 erarbeitete Projekt für den Neubau der Brücke nicht weiterverfolgt und einfach über Bord geworfen?
5. Seitens der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur wird immer wieder erklärt, man finde zu

wenig Ingenieure, um die Projekte auszuarbeiten. Wie kann man es sich leisten, ein bis ins Detail ausgearbeitetes Projekt zu vernichten, ganz abgesehen von den entstandenen Kosten, welche man auch gleichzeitig die Waldemme runter spülte?

6. Das praktisch baureife Projekt wurde abgebrochen, als der neue Kantonsingenieur sein Amt antrat. Hat sich damals die grundsätzliche Philosophie geändert?
7. Kann aufgrund des heutigen Kenntnisstandes nicht wieder auf dieses Projekt zurückgegriffen werden?
8. Sind die Planungen und Ausschreibungen für die neue Chrutacherbrücke so weit fortgeschritten, dass sie sicher 2016 gebaut werden kann?
9. Die Gemeinde Flühli ist mit dem Ferienort Sörenberg der zweitgrösste Tourismusplayer im Kanton Luzern. Warum trägt die Regierung diesem Umstand nicht Rechnung und zögert die Verbesserung der Erschliessung immer wieder hinaus, statt sie zu beschleunigen?

*Bucher Guido*

## **B. Antwort Regierungsrat**

Zu Frage 1: Die bestehende Chrutacherbrücke wurde mehrere Male auf Herz und Nieren geprüft. Warum stellte man erst im Dezember 2014 fest, dass die talseitige Verbreiterung schwächelt und nicht mehr befahren werden darf?

Bereits bei der Hauptinspektion im Jahre 2009 wurden diverse Schäden an der Brücke festgestellt. Weitere Untersuchungen und Massnahmen wurden allerdings nicht ergriffen, da damals von einer baldigen Realisierung der neuen Brücke ausgegangen wurde. Eine erneute Inspektion im Herbst 2014 zeigte, dass sich aus Sicherheitsgründen Sofortmassnahmen aufdrängen, wie sie nun Ende 2014 ausgeführt wurden.

Zu Frage 2: Sind die tonnenschweren Betonelemente für die Brücke nicht eine zusätzliche Belastung?

Die linienförmig verteilte Last der Betonelemente ist im Vergleich zur Belastung durch den Schwerverkehr unbedeutend. Die Elemente sind ausserdem so platziert, dass sie die schadhafte Auskragung nicht belasten.

Zu Frage 3: Ist sich die Regierung bewusst, dass die Schäden an der Brücke massgeblich auch von den von ihr bewilligten Abtransporten von Blocksteinen aus dem Baugebiet Laui, Sörenberg, welche als Zahlung an den Unternehmer gegeben wurden, entstanden sind?

Die Schäden an der Brücke sind nicht die Folge einer möglichen Überbelastung. Die Hauptursache der festgestellten Sicherheitsmängel ist die fortgeschrittene Korrosion der Bewehrung und der eingebauten Stahlträger.

Zu Frage 4: Warum wurde das 2010 erarbeitete Projekt für den Neubau der Brücke nicht weiterverfolgt und einfach über Bord geworfen?

Für die erste Projektvariante "lang" wurde ein Vorprojekt (nicht ein Bauprojekt) ausgearbeitet. Die Unterlagen zum Vorprojekt wurden 2010 durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) und durch ein externes Büro neu bewertet. Die neue Bewertung der möglichen Varianten zeigte Vorteile für die jetzt gewählte Linienführung oberhalb der heutigen Brücke. Zudem könnte damit der Eingriff ins Landschaftsbild wesentlich reduziert werden.

Zu Frage 5: Seitens der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur wird immer wieder erklärt, man finde zu wenig Ingenieure, um die Projekte auszuarbeiten. Wie kann man es sich leisten, ein bis ins Detail ausgearbeitetes Projekt zu vernichten, ganz abgesehen von den entstandenen Kosten, welche man auch gleichzeitig die Waldemme runter spülte?

Für die erwähnte Projektvariante "lang" wurde – wie schon erwähnt – lediglich ein Vorprojekt ausgearbeitet. Die Ausarbeitung des detaillierten Bauprojektes hätte somit auch bei dieser Variante noch erheblichen Aufwand nach sich gezogen. Wir erachten es bei Bauprojekten als wichtig, gute und verträgliche Lösungen zu finden, auch wenn dies in der Vorprojektphase ein Überdenken einer einmal gewählten Variante zur Folge hat.

Zu Frage 6: Das praktisch baureife Projekt wurde abgebrochen, als der neue Kantonsingenieur sein Amt antrat. Hat sich damals die grundsätzliche Philosophie geändert?

Das Vorprojekt war nicht baureif. Es ist üblich, dass Projekte gerade beim Übergang in eine neue Phase (Vorprojekt → Bauprojekt) noch einmal technisch wie auch finanziell kritisch überprüft werden. Das ist hier geschehen.

Zu Frage 7: Kann aufgrund des heutigen Kenntnisstandes nicht wieder auf dieses Projekt zurückgegriffen werden?

Nein, ein Rückgriff auf die Variante "lang" steht nicht mehr zur Diskussion. Der Gemeinderat wurde über die Ausführung am 16. Juli 2014 durch den Departementsvorsteher informiert. Inzwischen läuft die Totalunternehmersubmission für die Linienführung oberhalb der bestehenden Brücke. In deren Vorfeld wurden detaillierte Abklärungen getroffen (u.a. Sondierbohrungen), welche die Vorteile der nun gewählten Lösung aufzeigen.

Zu Frage 8: Sind die Planungen und Ausschreibungen für die neue Chrutacherbrücke so weit fortgeschritten, dass sie sicher 2016 gebaut werden kann?

Die Totalunternehmerofferten sind bis zum 27. Januar 2015 einzugeben. Nach dem Zuschlag erfolgt die öffentliche Auflage. Ohne wesentliche Einsprachen rechnen wir mit einem Baubeginn im Frühjahr 2016.

Zu Frage 9: Die Gemeinde Flühli ist mit dem Ferienort Sörenberg der zweitgrösste Tourismusplayer im Kanton Luzern. Warum trägt die Regierung diesem Umstand nicht Rechnung und zögert die Verbesserung der Erschliessung immer wieder hinaus, statt sie zu beschleunigen?

Wir anerkennen die Bedeutung des Ferienortes Sörenberg als wichtige Tourismusregion. Das ergibt sich auch aus dem kantonalen Richtplan und zeigt im Weiteren der Umstand, dass die Sanierung des Abschnittes Lammschlucht der K 36 im Bauprogramm enthalten ist und an die Hand genommen wird.