



Kantonsrat

Sitzung vom: 17. März 2015, vormittags

Protokoll-Nr. 157

Nr. 157**Anfrage Bucher Guido über die Chrutacherbrücke auf der Kantonsstrasse K 36 zwischen Schüpfheim und Flühli (A 628). Schriftliche Beantwortung**

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 26. Januar 2015 eröffnete Anfrage von Guido Bucher über die Chrutacherbrücke auf der Kantonsstrasse K 36 zwischen Schüpfheim und Flühli lautet wie folgt:

"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 hinunterspülte?

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 zu 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 Totalunternehmenssubmission 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."

Guido Bucher teilt mit, dass die Antworten des Regierungsrats ungefähr so schmal daherkämen, wie momentan die Chrutacherbrücke sei. Er finde es schade, dass die Gelegenheit nicht genutzt worden sei, um etwas über die Geschichte der Brücke zu berichten und Transparenz zu schaffen. Er wolle deshalb eine kurze Zusammenfassung machen: 2006 seien an der Brücke erhebliche Mängel festgestellt worden. 2008 habe das Büro EWP in Luzern den Auftrag für ein Variantenstudium erhalten. 2009 habe eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des damaligen Kantonsingenieurs Fredy Rey unter fünf Varianten die Variante "lang" angenommen. Es handle sich dabei um die gerade Linienführung, wie sie die Behörden, die Be-

völkerung, die Tourismusorganisationen und Gewerbebetriebe von Flühli-Sörenberg bis heute wünschen und verlangen würden. Die Begründung sei damals gewesen, dass diese Variante die Verkehrssicherheit verbessere, sie passe sich unauffällig ins Landschaftsbild ein und die Erdgasleitung sei ausserhalb des Perimeters. Am 12.05.2009 habe Regierungsrat Max Pfister, damaliger Baudirektor, dies bestätigt und gesagt, dass das Projekt nun so geplant und die Brücke 2011 gebaut werden könne. Es handle sich also um ein Bauprojekt und nicht um ein Vorprojekt wie unter Frage 4 behauptet werde. Guido Bucher erwähnt, dass er die entsprechende Projektmappe "Bauprojekt Auflage 2010" dabei habe und darin das Wort "Vorprojekt" nirgends zu finden sei. Es sei immer von einem Bauprojekt die Rede gewesen. Danach sei es zum grossen Bruch gekommen. Der Kantonsrat habe sich in der November-session 2010 erlaubt, die Lammschlucht und die Seetalstrasse nach einer Motion von Stefan Wassmer vom Topf C in Topf B umzutopfen und gleichzeitig zwei Millionen Franken aus dem Strassenunterhalt für die Planungen dieser Projekte zu nehmen. Dies sei dem damaligen Baudirektor derart sauer aufgestossen, dass dieser zwei Tage später in Escholz matt den Dorfausbau gestoppt habe und zehn Tage später selber als Departementsleiter die ganze Mappe für ungültig erklärt und gesagt habe, nun solle man die Chrutacherbrücke auch nicht erhalten. Erst drei Monate später sei der Gemeinderat informiert worden und habe sich zu Recht dagegen gewehrt und Argumente dagegen verlangt. Diese hätte man dann in Form eines Briefes erhalten. Es hätte geheissen, man verzichte auf die gerade Linienführung, weil diese ein neuer Unfallschwerpunkt darstelle und der Charakter der Strasse verändert werde. Das Projekt würde sich auch nicht gut in das Landschaftsbild eingliedern usw. Die gleichen Argumente wurden von den gleichen Leuten nun gegen das Projekt verwendet, obwohl sie bereits einmal Ja dazu gesagt hätten. Auch der neue Baudirektor sei in verschiedenen Gesprächen nicht zu überzeugen gewesen. Im Gegenteil, man habe aus finanzieller Sicht ein Gefälligkeitsgutachten in der Ostschweiz machen lassen, das einer Überprüfung aber überhaupt nicht standgehalten hätte. Guido Bucher betont deshalb, dass, wenn der Regierungsrat oder eine Person daraus sich ein bisschen austoben wolle, alles über den Haufen geworfen werden könne und anschliessend gegen diesen Entscheid kein Kraut gewachsen sei, auch wenn es noch so heilsam wäre. Vom guten Kontakt zu den Gemeinden, der immer gepredigt werde, sei keine Spur. Im Gegenteil, man lasse sie links liegen. Dies fördere das Vertrauen in den Kanton und seine Institutionen nicht. In der Frage 9 erwähne der Regierungsrat, dass er den Ferienort Sörenberg anerkenne, schliesslich sei der Ausbau der Lammschlucht auch im Bauprogramm enthalten. Dieses Projekt oder dessen Vorläufer seien aber bereits seit dreissig Jahren im Bauprogramm. Nun sei wieder ein Brief gekommen, dass man Ende April acht Wochen in der Lammschlucht sanieren würde, damit diese wieder zehn Jahre halten würde. Die Gefahr, dass die Lammschlucht auch weiterhin im Bauprogramm warte, sei deshalb sehr gross.

Pius Müller ist nicht zufrieden mit der Antwort des Regierungsrates. Aus Sicht der SVP sei es wichtig, dass die Chrutacherbrücke ab 2016 gebaut werde. Das Hin und Her um die Chrutacherbrücke gehe somit in die Schlussphase. Er erinnere an die mehrfachen Diskussionen in der VBK. Einmal mehr nehme die SVP-Fraktion zur Kenntnis, dass das Land und die Landregionen mehr kämpfen müssten, damit Projekte termingerecht umgesetzt würden. Es stelle sich diesbezüglich die Frage, ob durch die verschiedenen Projektvarianten nicht Mehrkosten entstanden seien. Auf jeden Fall seien die eventuellen Mehrkosten in der Antwort nicht enthalten. Die SVP-Fraktion gehe davon aus, dass die Mehrkosten mit dem umgebauten Projekt kompensiert würden.

Josef Dissler ist nicht zufrieden mit der Antwort. Auch für die CVP-Fraktion sei es wichtig, dass es beim Projekt Chrutacherbrücke endlich vorwärtsgehe. Die Geschichte, die Guido Bucher heute aufgezeigt habe, sei tatsächlich traurig, und er habe sie in seinen acht Jahren in der VBK genau auch so erlebt. Es sei klar, dass Sörenberg auf eine gute Erschliessung angewiesen sei. Die Chrutacherbrücke sei ein Teil davon. Für die CVP-Fraktion sei auch nicht nachvollziehbar, wieso das so lange gehe. Man hätte ja zum Beispiel auch die Plattenbrücke relativ schnell gebaut gehabt. Auch die Bauarbeiten für die Langnauerbrücke hätten bereits angefangen. Es sei erstaunlich, dass auch bei der Chrutacherbrücke ein Fluss überquert werden müsse und trotzdem derart lange verschiedene Projekte ausgearbeitet würden, obwohl bereits ein fertiges Projekt bestanden habe. Die CVP-Fraktion fordere die Regierung auf, dem Strassenbauprogramm nachzukommen und die Chrutacherbrücke im Jahr 2016 zu bauen, wie es auch der Kantonsrat im Zusammenhang mit dem Strassenbauprogramm beschlossen habe.

Im Namen des Regierungsrats führt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng aus, dass sich der Regierungsrat bewusst sei, dass die Strasse und somit auch dieses Projekt die Lebensader für Flühli darstellen würden. Er verstehe, dass man sich mit Herzblut für ein Projekt einsetze. Die vorgetragene Vergangenheitsproblematik erachte er aber als nicht zielführend und er werde sich dazu deshalb nicht äussern. Der Zustand der Brücke sei sehr schlecht und darum sei das Projekt in Topf A. ein Neubau sei zwingend nötig. Er informiere deshalb über den neusten Stand. Im letzten Sommer habe er den Gemeinderat über die Linienführung der Brücke informiert. Die Ausschreibung im Kantonsblatt sei im letzten September erfolgt. Der Regierungsrat werde noch in diesem Monat den Auftrag vergeben. Die Planaufgabe werde voraussichtlich Ende Mai vorgenommen. Das Ausführungsprojekt werde dann fertig erarbeitet und man wolle nach dem politischen Prozess, der zwischen August und Januar stattfinde, im Mai 2016 mit dem Bau beginnen. Somit solle die Brücke bis Ende Oktober 2016 für die Skisaison zur Verfügung stehen. Er habe gehört, dass der Kanton gewohnt sei, Brücken zu bauen, was auch stimme. Er stelle aber fest, dass es im Entlebuch, wenn eine Brücke zu bauen sei, mehr zu diskutieren gebe als an anderen Orten. Es müsse doch möglich sein, dass eine Neubeurteilung eines Projekts gemacht werden könne, um nicht die maximale, sondern die optimale Lösung zu finden. Die zweckmässige Lösung stehe für den Regierungsrat im Zentrum. Weil die Brücke zudem in einem sehr sensiblen Gebiet sei, müsse das Projekt landschaftsverträglich ausgestaltet sein. In diesem Sinne sei der Regierungsrat zuversichtlich, dass die neue Brücke im Jahr 2016 gebaut werde.

Der Anfragende ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden.