



Kantonsrat

Sitzung vom: 7. Dezember 2015, vormittags

Protokoll-Nr. 461

Nr. 461**Änderung der Kantonsstrasse K 33 Rümli-
brücke Schachen in den Ge-
meinden Malters und Werthenstein; Entwurf Dekret über einen Sonderkre-
dit (B 3). Entwurf, Eintreten, Detailberatung, Schlussabstimmung**

(Die zu dieser Botschaft erstellten Pläne werden in den «Verhandlungen des Kantonsrates» nicht wie-
dergegeben. Sie können bei der Staatskanzlei oder beim Staatsarchiv eingesehen werden.)

Das Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K33 Rümli-
brücke Schachen in den Gemeinden Malters und Werthenstein wurde von der Kommission Verkehr
und Bau (VBK) vorberaten. In deren Namen beantragt der Kommissionspräsident Rolf Boss-
art, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen. Die Kommission habe sich an einer
Informations- und einer Beratungssitzung ausführlich durch das zuständige Departement ori-
entieren lassen. Die VBK sei auch über die abgewiesenen Einsprachen sowie das hänge
Gerichtsverfahren informiert worden. Substanziell sei man darauf jedoch nicht eingegangen,
da die Kommission allfällige Beschwerden und Einsprachen nicht zu beurteilen habe. Das
Projekt als solches sei in der VBK unbestritten gewesen, weshalb die Kommission einstimmig
darauf eingetreten sei. Über die Ausgestaltung und den Kostenrahmen von CHF 5,4 Mil-
lionen Franken für den rund 230 Meter „kurzen“ Abschnitt habe man ausführlich diskutiert.
Dasselbe gelte für die Strassenführungen, die Dimensionierung und Fragen im Zusammen-
hang mit der Verkehrssicherheit. Die Kommission habe dem Dekret mit 10 zu 3 Stimmen zu-
gestimmt.

Im Namen der CVP-Fraktion tritt Hanspeter Bucheli auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu.
Die 90-jährige Rümli-
brücke in Schachen sei in einem schlechten Zustand und entspreche
mit einer Breite von 5,5 Metern nicht mehr dem Standard für Kantonsstrassen. Für die Fuss-
gänger habe man auf der Seite einen Holzsteg bauen müssen und die Velofahrer verkehrten
auf der ohnehin schon zu schmalen Fahrbahn. Es herrsche Einigkeit darüber, dass diese
Brücke ersetzt werden müsse. Anlass zur Diskussion habe die Dimension gegeben, im Spe-
ziellen die Erhöhung der neuen Brücke um einen Meter und die Gesamtbreite von 12,4 Me-
tern. Auch die Kosten mit 5,4 Millionen Franken seien sehr hoch. Aus der Region habe es
heftige Kritik gegeben, namentlich auch von den Gemeindebehörden Malters und Werthen-
stein. Er halte jedoch klar fest, dass das Einspracherecht von den Gemeinden Malters und
Werthenstein nicht wahrgenommen worden sei. Gesamthaft gesehen sei die Fraktion über-
zeugt, dass die geplante Rümli-
brücke ein gutes Projekt darstelle. Mit diesem Neubau wür-
den ideale Verhältnisse für Fussgängerinnen und Füssgänger sowie Velofahrerinnen und
Velofahren geschaffen. Es sei unbestritten, dass der Hochwasserschutz im Siedlungsgebiet
eingehalten werden müsse. Daraus entstehe aber die vielfach auf Ablehnung stossende Er-
höhung der Brücke. An der Kommissionssitzung sei festgehalten worden, dass die in der
Botschaft beschriebene Erhöhung von einem Meter noch um zehn Zentimeter gesenkt wer-
den könne. In diesem Zusammenhang gebe die CVP zwei Bemerkungen zu Protokoll: Die
Interessen der Nachbarn und Anwohnerinnen und Anwohnern seien ernst zu nehmen. Zu-
dem sei die Erhöhung der Brücke nochmals zu überprüfen und auf das Minimum zu reduzie-
ren. Grossmehrheitlich empfehle die Fraktion, dem Projekt K33 Rümli-
brücke zuzustimmen und den erforderlichen Sonderkredit von 5,4 Millionen Franken zu bewilligen.

Im Namen der SVP-Fraktion tritt Pius Müller auf die Vorlage ein und stellt einen Rückwei-
sungsantrag. Beim Kantonsgericht sei noch ein Entscheid über zwei Beschwerden von Pri-

vatpersonen hängig. In den Medien habe man lesen können, dass in Schachen eine Schanze für Ärger Sorge. Nach genauerem Hinschauen von zwei ausserkantonalen, unabhängigen Tiefbauingenieurbüros im Auftrag der Einsprecher sei das Projekt aus ihrer Sicht völlig überdimensioniert. Er habe sich die Zeit und Mühe genommen, dieses Projekt vor Ort zu besichtigen. Somit wisse er, wovon er spreche. Mit dem Neubau werde die Brücke unverhältnismässig auf einer Länge von 230 Meter bis zu einem Meter angehoben. Das sei gemäss Kanton nötig, um den Anforderungen des Hochwasserschutzes zu genügen. Mit der blossen Erhöhung der Brücke sei es aber nicht getan. Um den Niveauunterschied auszugleichen, müsse die ganze Kantonsstrasse auf der gleichen Länge kontinuierlich angehoben werden. Neben der Höherlegung der Fahrbahn sehe das Neubauprojekt des Kantons vor, dass die Brücke doppelt so breit werde. Er erinnere an das Jahrhundertwasser im Jahr 2005, bei welchem weder die Strassenbrücke noch die Eisenbahnbrücke Schaden erlitten hätten. Die SVP sei überzeugt, dass die Schwelle unterhalb der Rümli-Brücke, mit einem Absatz in der Bachsohle von zirka 60 Zentimetern, 100 bis 150 Meter bachaufwärts neu erstellt werden müsste. Mit dieser Sohlenabsenkung und der Schwellenverschiebung könnten, wie gesagt, 60 Zentimeter Höhe gewonnen werden. Das bedeute ein Freibord im Bereich der Brücke von ebenfalls 60 Zentimetern. Dieses Anliegen sei bereits bei den Einsprachen erwähnt, von der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur jedoch abgelehnt worden. Dies mit der lapidaren Begründung, dass eine Sohlenabsenkung nichts bringen beziehungsweise die Bachsohle wieder auflanden würde. Das gleiche Argument sei bereits beim Hochwasserschutz der Kleinen Emme eingewendet worden. Neutrale Tiefbauingenieure hätten explizit das Gegenteil bewiesen. Spätestens bei einer Sanierung der Eisenbahnbrücke werde die Sohlenabsenkung des Rümli-Baches unweigerlich ein Thema, denn das Niveau der Eisenbahnbrücke könne nicht angehoben werden. Das gehe auch aus einem Bericht der SBB klar hervor. Aus Sicht der SVP werde der Hochwasserschutz vom Kanton bei diesem Projekt viel zu hoch gewichtet. Der Kanton zeige sich stur und uneinsichtig, ja spiele eine gewisse Macht aus. Wenn er beim Neubau an die unübersichtliche Kuppe, die Abstriche im Bereich Verkehrssicherheit, die ungenügende Anhaltssichtweite bei den Ein- und Ausfahrten der Anrainerinnen und Anrainer denke, sei bei normalen Strassenverhältnissen mit Tempo 50 der Bremsweg rein rechnerisch nicht gegeben. Bei zunehmenden Verkehrsunfällen wäre bestimmt Tempo 30 der nächste Schritt im Bereich der neuen Brücke auf der Kantonsstrasse. All das würde der Kanton zu diesem neuen Projekt in Kauf nehmen, um dem Jahrhunderthochwasserschutz gerecht zu werden. Die SVP weise die vorliegende Botschaft mit dem Auftrag an den Regierungsrat zurück, die Botschaft entsprechend zu überarbeiten.

Im Namen der FDP-Fraktion tritt Guido Bucher auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu. 5,4 Millionen Franken solle das Brückenbauprojekt mit einer Verbreiterung des Strassenraums und einer Ausweitung des Rümli-Bachbettes kosten. Das sei eine relativ grosse Summe für ein räumlich eher kleines Projekt. Die Gemeinderäte von Malers und Werthenstein hätten das ganze Projekt als überdimensioniert erachtet. Der Stein des Anstosses sei die geplante Höherlegung der Brücke um ca. einen Meter, damit der Durchflussquerschnitt des Rümli-Bachs erhöht werden könne. Diese Erhöhung der Brücke verlange beidseitig eine Anpassung der einmündenden Querstrassen auf eine Länge von insgesamt 230 Metern. Die Fachleute der Dienststelle hätten das ganze Bachbauprojekt erklärt. Eine örtliche Absenkung des Bachbettes wäre nicht sinnvoll, da diese Absenkung bei einem Hochwasser relativ schnell mit Geschiebe gefüllt würde. Auch eine Verschiebung einer Schwelle nach oberhalb der Brücke ergäbe laut den Fachleuten nicht den erhofften Gewinn von zusätzlicher Freibordhöhe, respektive einer geringeren Anhebung der Brücke. Um den Schutz vor einem 100-jährlichen Hochwasser sicherzustellen, müsse das Bachbett ausgeweitet und die Brücke um 1 Meter angehoben werden. Nur so könne der geforderte Durchflussquerschnitt sichergestellt werden. Diese Aussage und die Berechnungen von Fachleuten würden die Grundlage für das ganze Bachbauprojekt bilden. Es bestehe kein Grund, daran zu zweifeln. Wenn das Bachbett nur 50 Zentimeter angehoben werde, entspreche der Durchflussquerschnitt nicht einem hundertjährigen Hochwasser. Eine Verkleinerung des Schutzquerschnitts auf ein weniger grosses Ereignis sei nicht sinnvoll und widerspreche der gegenwärtigen Regelung, worauf alle Wasserbauprojekte ausgerichtet seien. Die Fraktion erachte es als nicht sinnvoll, die Behandlung der Botschaft so lange aufzuschieben, bis das Kantonsgericht über die hängigen Einsprachen von privaten Anstösserinnen und Anstössern entschieden habe. So eine Verschiebung stelle ein eigentliches Präjudiz dar und entspreche nicht der gängigen Praxis.

Obwohl die Bausumme von 5,4 Millionen Franken sehr hoch erscheine, vertrete die FDP-Fraktion grossmehrheitlich die Meinung, dass der Bachausbau dem Standard eines 100-jährlichen Hochwassers entsprechen müsse, weshalb sie dem Sonderkredit zustimme.

Im Namen der SP-Fraktion tritt Marcel Budmiger auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu. Die SP setze sich konsequent für den Schutz vor Naturgefahren ein. Mit der neuen, höheren Brücke werde der Hochwasserschutz klar verbessert. Die SP stehe zudem konsequent für mehr Verkehrssicherheit ein. Die neue, höhere Brücke sei breiter, womit auch die Verkehrssicherheit steige, insbesondere für Velofahrende. Drittens, und das sei fast am Wichtigsten, halte die SP zum Rechtsstaat. Es sei nicht am Kantonsrat, Beschwerden gegen Bauprojekte zu beurteilen. Das sei letztlich die Aufgabe der Gerichte. Die Aufgabe des Parlamentes sei es, politisch zu entscheiden, ob ein gutes oder schlechtes Projekt vorliege. Wenn man bei jeder Einsprache und jeder Eingabe ans Gericht mit der Beratung abwartete bis ein letztinstanzlicher Entscheid vorliege, wäre man über Jahre hinweg handlungsunfähig. Das wäre vielleicht gut für die Einhaltung der Schuldenbremse und man könnte bei den Investitionen massiv sparen, weil in den nächsten Jahren nichts mehr ginge, aber das könne es nicht sein. So wie der Rückweisungsantrag daherkomme, sei er nichts weiter als ein Misstrauensvotum gegenüber der Verwaltung. Man finde zwar auch, dass gewisse Projekte aus der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur etwas gar auto- und betonlastig seien, aber der grössere Schutz der Bevölkerung und der Verkehrsteilnehmenden überzeuge die Fraktion von diesem Projekt. Laienplaner und -wasserbauer seien auf Fachleute angewiesen. Das gelte sowohl für Mitglieder im Kantonsrat als auch für solche im Gemeinderat. Das verlangte Wasserbauprojekt müsste die Gemeinde bezahlen. Das sei wohl kaum im Sinne der SVP. Die BLS habe deshalb kein Problem, weil die Gleise auch unter Wasser stehen könnten. Wenn das Wasser bei der Brücke stauet, sei dagegen die Bevölkerung betroffen. Diese gelte es zu schützen.

Im Namen der Grünen Fraktion tritt Katharina Meile auf die Vorlage ein. Sie verzichte darauf, Fakten und Inhalt der Botschaft noch einmal aufzurollen. Sie nehme aber eine Wertung einzelner Aspekte vor. Dass die 90-jährige Rümli-Brücke erneuert werde, scheine logisch. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und Möglichkeiten für Velofahrende zu schaffen, brauche es eine Verbreiterung der Brücke. Die Grünen erwarteten aber auch, dass die Velowege direkt weitergezogen würden und die Sicherheit vor und nach der Brücke ebenfalls erhöht werde. Wenn die Rümli-Brücke neu gemacht werde, müsse auch der Hochwasserschutz mit einbezogen werden. Das sei sinnvoll. Trotzdem habe gerade dieser Punkt zu Diskussionen geführt. Die Erhöhung der Brücke führe zu einer Anhebung der Strasse auf insgesamt 230 Metern. Sie verstehe, dass das für die Anwohnerinnen und Anwohner nicht der gewünschten Gestaltung entspreche. Deshalb sei von verschiedener Seite eine Erhöhung von bloss 50 Zentimeter vorgeschlagen worden. Das würde auch reichen. Sie sei sich zwar auch nicht ganz sicher, ob der Schutz an dieser Stelle wirklich auf ein 100-jährliches Hochwasser ausgelegt werden müsse. Im Jahr 2005 etwa sei an dieser Stelle nichts passiert. Sie vertraue aber in dieser Frage den Fachleuten. Sie glaube den Spezialisten, dass sie die optimalste und kostengünstigste Lösung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten vorschlugen. Weil für den Neubau der Brücke auch ein Teil Wasserbau nötig sei, werde das ganze Projekt aus Mitteln für das Strassenwesen finanziert. Würde man den Wasserbauteil herauslösen, müssten auch die betroffenen Gemeinden ihren Beitrag leisten. Anscheinend habe das Zückerchen nicht gereicht, die Gemeinderäte zu überzeugen. Trotzdem hätten sie keine Einsprache erhoben. Es werde auch etwa gesagt, das nächste Nadelöhr sei dann die Eisenbahnbrücke. Das könne zwar durchaus sein, aber diese Infrastruktur sei nicht Aufgabe des Kantons, und die Problematik sei dort nicht gleich ausgeprägt. Schliesslich stehe diese Brücke nicht auf Siedlungsgebiet. Zusammenfassend halte sie fest, dass es die Erneuerung der Rümli-Brücke brauche, auch wenn diese etwas gross und hoch gerate. Die laufenden Beschwerdeverfahren seien nicht vom Kantonsrat, sondern dem Kantonsgericht zu beurteilen. Der Hochwasserschutz und die Verkehrssicherheit, besonders für Velofahrende, brächten einem Mehrwert.

Im Namen der GLP-Fraktion tritt Samuel Odermatt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu. Die Erneuerung der Rümli-Brücke und die Anpassung der anschliessenden Strassenabschnitte seien ein umstrittenes Projekt. Aus dem Umstand, dass die Brücke zwecks Hochwasserschutzes erhöht werden müsse, folge auch eine Erhöhung der anliegenden Strassenab-

schnitte. Dass diese bei einigen Anwohnerinnen und Anwohnern nicht auf Gegenliebe treffe, sei verständlich. Trotzdem gehe der Hochwasserschutz vor. Es könne nicht sein, dass man eine Brücke mit einer erwartenden Lebensdauer von rund 100 Jahren, nicht den Hochwasserschutznormen entsprechend baue. Das gelte insbesondere auch deshalb, weil diese Brücke mitten im Siedlungsgebiet liege. Im Gegensatz dazu grenze die tiefer liegende Eisenbahnbrücke der BLS unmittelbar an landwirtschaftliche Flächen an, welche im Notfall überflutet werden könnten. Auch sonst mute das Projekt auf den ersten Blick überdimensioniert an. Von heute 5,5 Metern Breite solle die Brücke auf 12,4 Meter verbreitert werden. Es gebe aber heute keinen Gehweg und keinen Radweg über die Brücke. Der einseitige Gehweg sei nur über ein Provisorium gewährleistet. Deshalb mache diese massive Verbreiterung Sinn. Gerade hinsichtlich der langsam aber kontinuierlichen fortschreitenden Realisierung des Radroutenkonzepts sei es zwingend notwendig, die Brücke so auszubauen, dass schliesslich alle Verkehrsteilnehmenden aneinander vorbeikämen. Man müsse sich vielleicht auch einmal fragen, wozu diese Brücke gebaut und wieviel Verkehr damals im Jahre 1925 prognostiziert worden sei. Damals habe ja kaum jemand über ein Auto verfügt. 90 Jahre später erneuere man diese Brücke, welche damit den Anforderungen von heute angepasst werde.

Ruedi Amrein erklärt, die Sanierung dieser Brücke sei unbestritten. Unterschiedlich beurteilt werde dagegen die Führung. Es gebe eine mehrjährige Korrespondenz zwischen Kanton und Gemeinden, weil man von Anbeginn an nicht glücklich gewesen sei mit der Ausgestaltung. In der mehrjährigen Korrespondenz habe sich der Kanton sehr kurz gehalten. Das habe zu Unverständnis geführt. Es habe lediglich geheissen, es gehe nicht. Erst in der letzten Phase habe man das vertieft und zusätzliche Informationen geliefert. Die letzten Tage hätten ein richtiges Wechselbad für ihn beinhaltet. In der Fraktion sei er noch mit einem Nein eingestiegen. Mittlerweile komme er aber zum Schluss, dass man da nicht dagegen sein könne. Erstens fehle die Alternative. Bei der Eisenbahnbrücke bestehe offensichtlich kein Bedarf, obwohl dort der Hochwasserschutz auch nicht gegeben sei. Wenn man das Projekt jetzt verschiebe, befürchte er, dass einzelne Massnahmen aufgrund des finanziellen Drucks nicht mehr realisiert würden. Der Hochwasserschutz müsse wirklich beachtet werden. Weiter oben bestehe noch das Problem mit einem Hangrutsch mit der Gefahr von Verklausungen. Er habe zwar keine Freude an der Vorlage, werde sie aber gleichwohl unterstützen. Er bitte darum, die Bemerkung der CVP ernst zu nehmen und zu versuchen, die Brücke soweit möglich noch zu verflachen. Die Brücke sei zudem ein Schulweg. Gemäss seinen Informationen seien die Normen für die Sicherheit beim Langsamverkehr bis an die Grenzen ausgereizt.

Im Namen des Regierungsrates bittet Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng den Rat, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen. Grundsätzlich handle es sich hier um ein Strassenbauprojekt, welches direkte Bezüge zum Hochwasserschutz aufweise. Das habe zu Diskussionen geführt. Es sei in erster Linie ein Projekt für die Verkehrssicherheit und erst in zweiter Linie für den Hochwasserschutz. Der Regierungsrat habe den Auftrag, die Bevölkerung vor Hochwasser zu schützen. Das mache man mit diesem Projekt. Dafür verfüge man über klare Grundlagen. Er erwähne das bereits jetzt, weil auch bei späteren Traktanden das hundertjährige Hochwasser ein Thema sei. Diese Vorgabe sei schweizerisch abgesprochen. Wenn die Kantone Investitionen tätigten, würden sie sich auf diese Berechnungsmodelle beziehen. Auch die Gefahrenkarten der Gemeinden basierten auf diesen Standards. Was den Rückweisungsantrag der SVP angehe, sei es schon speziell, wenn er höre, die Dienststelle habe lediglich lapidar gesagt, es gebe keine anderen Lösungen. Bereits der öffentlichen Auflage sei eine hydrologische Untersuchung beigelegt worden. Diese sei notabene auch extern erstellt worden. Die Untersuchung habe insbesondere die Versetzung der Schwellen angeschaut. Untersucht worden sei ein 180 Meter langer Korridor mit dem Rückbau aller Schwellen. Das sei im Hinblick auf eine Vermeidung der Überhöhung der Brücke geschehen. Man habe feststellen müssen, dass weder eine Versetzung noch die Wegnahme aller drei Schwellen den gewünschten Effekt auszulösen vermöchten. Es fänden laufend Aufschüttungen statt, weshalb die Sohlenabsenkung nichts bringe. Die Höhe der Brückenunterkante könne weder durch eine Sohlenabsenkung noch durch das Versetzen bestehender Schwellen gesenkt werden. Es bleibe nur die Erhöhung der Brücke. Der Regierungsrat lehne die Rückweisung ab. Das Projekt habe den gesetzlichen Prozess durchlaufen. Es eine Auflage erfolgt und es hätten Einspracheverhandlungen stattgefunden. Der Regierungsrat habe das Projekt bewilligt und die Botschaft ausgearbeitet. Der Sonderkredit sei

in der Kommission grossmehrheitlich gutgeheissen worden. Dazu komme noch der staatspolitische Aspekt. Einsprachen Privater beim Kantonsgericht dürften die Planungs- und Umsetzungsprozesse nicht verzögern. Wenn das Gericht dereinst einen Fehler feststellte, könne man das Projekt immer noch abbrechen. Solche Einsprachen gehörten mittlerweile zum Alltagsgeschäft. Man dürfe sich davon nicht bremsen lassen. Das bedeute aber nicht, dass man die Anstösserinnen und Anstösser nicht ernst nehme. Es hätten Besprechungen und eine Besichtigung stattgefunden. Dass sich die Freude in Grenzen halte, sei nachvollziehbar. Die Kosten seien immer ein Thema. Alle gäben vor, dass der Kanton zu teuer baue. Was die Weiterführung der Radroute angehe, habe man die Hausaufgaben gemacht.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Rückweisung

Der Rat lehnt den Rückweisungsantrag von Pius Müller mit 78 zu 31 Stimmen ab.

Titel und Ingress sowie Ziffern 1, 2 und 3 werden in der Detailberatung gemäss Entwurf des Regierungsrates angenommen.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Dekret über einen Sonderkredit für die Änderung der Kantonsstrasse K33 Rümli-Brücke Schachen in den Gemeinden Malters und Werthenstein, wie es aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 80 zu 29 Stimmen zu.