



18.066

Nationalstrassen 2020–2023, Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen und Verpflichtungskredit. Zahlungsrahmen**Routes nationales sur la période 2020–2023, étape d'aménagement 2019 des routes nationales et crédit d'engagement. Plafond de dépenses**

GRABER KONRAD

Luzern

CVP-Fraktion (C)

Graber Konrad (C, LU): Der Präsident der Kommission ist sehr ausführlich auf die Vorlage eingegangen, weshalb ich mich relativ kurzhalten kann.

Bei den Projekten der Botschaft 18.066 ist es mir sehr wichtig, dass alle Projekte mit derselben Elle gemessen werden. Ich habe mich deshalb auch für einen Verzicht auf die drei kurzfristig im Nationalrat eingefügten Projekte eingesetzt. Wie erwähnt, standen bei diesen Projekten dem Nationalrat ja nicht einmal die Kostenrahmen zur Verfügung, und es brauchte einen Notgriff, um beim Lösen der Ausgabenbremse nicht völlig ratlos dazustehen. Solche Hauruck-Übungen benachteiligen jene Kantone und Projekte, die sich an die regulären Prozesse halten, und schaden zudem der Planungssicherheit; Kollege Hösli hat das sehr plastisch dargestellt. Von meinem Kanton wird das Bundesprojekt Bypass Luzern im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität auf den Nationalstrassen der Nord-Süd-Achse und im Raum Luzern befürwortet; dieses Projekt macht ja auch einen grossen Teil des Rahmenkredites aus. Allerdings wird diesem Projekt erheblicher Widerstand entgegengebracht. Das kantonale Anschlussprojekt Spange Nord, ohne das der Bypass Luzern nur eine Teilwirkung zu erzielen vermag, wird von der Stadtregierung Luzern abgelehnt, nachdem es einen massiven Widerstand der betroffenen Bevölkerung gab. Es ist nun hier am Kanton, zusammen mit dem Astra eine Lösung zu finden, die auch von der betroffenen lokalen Bevölkerung der Stadt Luzern getragen wird.

Ebenso kräftig, aber bis jetzt ohne öffentliche Demonstrationen, wird der Bypass in der Stadt Kriens beim südlichen Portalausgang bekämpft. Ein geschlossener Einwohnerrat Kriens – das ist das Stadtparlament – hat sich gegen dieses Projekt in der ursprünglichen Form ausgesprochen. In der Folge hat das Astra im Rahmen eines Projektwettbewerbs das Projekt massgeblich verbessert, und dies gilt es auch ausdrücklich anzuerkennen. So wird beispielsweise der Tunnelausgang am Südportal verlängert und besser integriert. Ein parteipolitisch breitabgestütztes Allparteienkomitee mit dem Namen "Bypass – so nicht", von links bis rechts, also von der SVP, FDP, CVP, GLP bis zur SP und GP, hat auch bei uns eine Petition eingereicht. Es handelt sich um die Petition 17.2000, "Ein Herz für Kriens. Bypass – so nicht!", mit 3000 Unterschriften. Sie verlangt eine weiter gehende Eintunnelung bis zur Arsenalbrücke. Diese weiter gehende Eindeckung war auch Bestandteil der Diskussion in unserer Kommission.

Der Stadtrat Kriens hat sich kürzlich zusätzlich mit einem Postulat dieses Komitees vom 11. März 2019 konfrontiert gesehen – es ist also relativ aktuell. Um dieser Forderung Nachdruck zu verleihen, fordert das Komitee den Stadtrat auf, im Budget allenfalls die erforderlichen Mittel einzusetzen, um nötigenfalls sogar den Rechtsweg zu beschreiten. Damit wird der Widerstand natürlich sehr deutlich und plastisch.

Tatsächlich ist es so, dass wir hier das Projekt beschliessen können, dieses aber aufgrund des regionalen Widerstandes dann möglicherweise nicht realisiert werden könnte. Ihre Kommission hat deshalb dem Anliegen der Stadt Kriens mit 28 000 Einwohnern – und hier vermutlich 15 000 Betroffenen – mit einem Kommissionspostulat (19.3422) Rechnung getragen und damit auch die Petition 17.2000 teilweise einer

AB 2019 S 329 / BO 2019 E 329

Lösung zugeführt. Ich bin unserer Kommission wirklich sehr dankbar, dass man diesen Weg beschritten hat. Es ist der Weg, wie dann dieser Bypass möglicherweise trotz erheblichem Widerstand realisiert werden kann. Ich habe es sehr begrüsst. Für mich ist das Postulat also praktisch die flankierende Massnahme zum Bundesbeschluss.

Es ist klar, dass der Ball bei der Umsetzung dieses Postulates vor allem bei der Luzerner Regierung und der





Stadt Kriens liegt. Das Postulat zielt in folgende Richtungen – ich gehe jetzt kurz darauf ein, weil das ja auch im Rahmen der Behandlung der Vorlage vorgesehen ist -: Es will eine fachliche und begleitende Unterstützung, falls die öffentliche Hand, allenfalls unter Einbezug von privaten Investoren, ein städtebaulich integrierendes Projekt mit ganzer oder teilweiser Überdeckung vorantreibt. Es gibt heute bereits Privatinvestoren, die daran interessiert sein könnten. Wichtig ist dabei, dass der Bund solche Projekte dann auch unterstützt. Dies ist dann auch im zweiten Punkt des Postulates konkret gefordert. Es geht dabei um die Unterstützung der Region bei Abklärungen, ob im Rahmen einer Public Private Partnership die Überdeckung der Nationalstrasse nutzbringend eingesetzt werden kann. Die Finanzierung müsste dabei durch Mehrwertausgleich, private Beiträge, Beiträge des Kantons und des Bundes gemäss den gesetzlichen Rahmenbedingungen erfolgen. Dabei möchte ich den Bundesrat einladen, dafür zu sorgen, dass hier im Rahmen des Gesetzes doch eine grosszügige Praxis erfolgt. Nur so werden Projekte wie der Bypass Luzern und ähnliche je realisierbar werden. Andernfalls beschliessen wir hier Planungsleichen.

Falls es sich zeigen sollte – damit komme ich zum dritten Punkt des Postulates –, dass eine Anpassung der Standards, Verordnungen und Gesetzesgrundlagen erforderlich wird, um solche oder ähnliche Projekte in anderen Kantonen zu realisieren, wäre auch zu prüfen, ob diese Standards, Verordnungen und Gesetzesgrundlagen angepasst werden müssen. Obwohl wir in der Schweiz – das war Bestandteil der Beratung in der Kommission – die höchsten Nationalstrassenkilometerkosten aufweisen, vermutlich die höchsten auf der ganzen Welt, scheint es mir angezeigt, dass den städtebaulichen Zielsetzungen, der Landschaftsverträglichkeit sowie dem Lärmschutz ein besonders grosser Stellenwert beigemessen wird. Auch das Votum von Kollege Hêche ging ja in diese Richtung.

Die Schweiz ist architektonisch so gebaut – viele Einwohner leben auf wenig Raum –, dass diesen Zielsetzungen wirklich ein gewichtiger Stellenwert zukommt, auch wenn damit sehr hohe Kosten im Nationalstrassenbau verbunden sind und sie nicht durch solche Forderungen reduziert werden können. Wir müssen und dürfen uns dies leisten; kommende Generationen werden es uns danken.

Ich danke dem Bundesrat, dass er bereit ist, das Kommissionspostulat entgegenzunehmen. Bereits in der Kommission hat die zuständige Bundesrätin und Departementsvorsteherin, Simonetta Sommaruga, zum Ausdruck gebracht, dass die Initiative vor allem vom betroffenen Kanton, im Fall des Bypass Luzern vom Kanton Luzern, ausgehen muss. Dessen bin auch ich mir bewusst. Dabei könnte auch das in der Kommission als Musterbeispiel genannte Projekt Schwamendingen Schule machen. Im Zusammenhang mit der Eröffnung dieses Projekts wurde Bundesrätin Sommaruga wie folgt zitiert: "Wir holen uns ein Stück Natur zurück. Ich hoffe, dass Schwamendingen Schule machen wird. Der Druck der Bevölkerung hat sich gelohnt."

Mit dem Postulat wird im Konkreten für den Bypass Luzern die Grundlage geschaffen, dass der Kanton Luzern in Zusammenarbeit mit der Stadt Kriens, dem Astra und allfälligen privaten Investoren aktiv werden kann. Dies begrüsse ich sehr. Das Kommissionspostulat dient im Konkreten bei diesem Projekt dem Kanton Luzern, darüber hinaus aber bei ähnlichen Verhältnissen auch anderen Kantonen.

Ich bitte Sie, dem Postulat 19.3422 zuzustimmen.