

**Anfrage Beeler Gehrer Silvana und Mit. über die Tempo-Limite auf der K 17 durch Ebikon (A 700). Eröffnet am: 22.06.2010 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antwort Regierungsrat:**

Zu Frage 1: In der „Neuen Luzerner Zeitung“ ist von einer Betriebs- und Gestaltungsstudie bezüglich der flankierenden Massnahmen die Rede. Wann und von wem wurde diese verabschiedet? Existiert auf Basis der Studie eine Vereinbarung? Wenn ja, wer hat von Seiten des Kantons die Vereinbarung unterzeichnet?

Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur hat im Jahr 2003 eine Betriebs- und Gestaltungsstudie für die Kantonsstrasse K 17 in Ebikon in Auftrag gegeben. Unter Einbezug der Gemeinden, der kantonalen Behörden und interessierter Kreise wurden Ideen und Lösungen zur Förderung des öffentlichen Busverkehrs und des Langsamverkehrs (Fussgänger, Radfahrende) sowie zur Gestaltung des Strassenraums ausgearbeitet. Ein wichtiges Ziel war die Erhaltung einer genügenden Verkehrsqualität und der Abbau von Überlastungen. Mit der "Rental-Allee" wurde auch eine übergeordnete Strassenraumgestaltung angestrebt. Diese "Identität" Rental soll durch übergreifende Gestaltungselemente des Strassenraums wie Beleuchtung, Bushaltestellen und Bepflanzung verstärkt werden. In einem weiteren Projekt (Basisprojekt Rental) wurden diejenigen Elemente definiert, die übergeordnet im Rental durch die Gemeinden umgesetzt werden sollen. Es sind dies in erster Linie eine einheitliche, eigenständige Beleuchtung und ein einheitlicher Typ für die Wartekabinen. Zur Gestaltung mit Bäumen wurden Hilfsmittel zur Umsetzung erarbeitet, sollen diese doch in erster Linie mit privaten Bauvorhaben umgesetzt werden. Auf weitergehende spezielle Gestaltungselemente wurde aus Kostengründen verzichtet.

Am 8. Januar 2007 wurde die Absichtserklärung zur Betriebs- und Gestaltungsstudie Rental durch den Regierungsrat und die Gemeindepräsidenten der Gemeinden Ebikon, Dierikon und Root unterschrieben. Die Gemeinden sowie der Kanton Luzern haben sich damit verpflichtet, das neue Betriebs- und Gestaltungskonzept bei der Planung der zukünftigen Einzelprojekte im Strassenraum der K 17 zu berücksichtigen.

Zu Frage 2: Der Rontalzubringer hat 100 Mio. Fr. gekostet. Die flankierenden, verkehrsberuhigenden Massnahmen wurden nicht in das Projekt aufgenommen. Entspricht das der üblichen Vorgehensweise des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes bei Strassenbauprojekten? Wenn nein, weshalb wurde eine Trennung zwischen dem Projekt Zubringer und den flankierenden, verkehrsberuhigenden Massnahmen vorgenommen?

Gemäss § 45 des Strassengesetzes beschliesst der Kantonsrat ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Ihr Rat hat das Projekt Zubringer Rental in das Bauprogramm 2003 - 2006 mit folgendem Wortlaut aufgenommen: „K 65b Buchrain und K 65b Dierikon, Neubau Zubringer Rental und Autobahnanschluss A 14 Buchrain inklusive Massnahmen auf der K 65 im Dorf Buchrain, Massnahmen noch offen“. Zudem wurden durch Ihren Rat weitere Vorhaben im Rental ins Bauprogramm aufgenommen wie zum Beispiel die Umgestaltungen der Kantonsstrassen in Ebikon und Root im Zusammenhang mit dem Autobahnanschluss Buchrain.

Im aktuellen Bauprogramm 2011 - 2014 sind gemäss den Grundsätzen und Prioritäten die nicht in den Gesamtkosten des Projektes für den Autobahnzubringer Rental enthaltenen flankierenden Massnahmen gemäss ihrer Dringlichkeit und Notwendigkeit für die Projektierung und Realisierung dem entsprechenden Topf des Bauprogramms zugewiesen. Ihr Rat

hat somit mit dem Bauprogramm den Zeitplan für die einzelnen Teilprojekte im Rontal festgelegt.

Zu Frage 3: Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement stützt seinen ablehnenden Entscheid gegen Tempo 50 auf eine 26 Jahre alte (!) Stellungnahme des Gemeinderates. Damals habe der Gemeinderat ja gesagt zu Tempo 60 innerorts. Weshalb holte das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement nicht eine aktuelle Stellungnahme beim Gemeinderat ein? Welchen rechtlichen Charakter hat die Stellungnahme von 1984? In welchem Verhältnis steht sie zu der oben erwähnten Vereinbarung, falls diese existiert?

Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur hat sich in ihrem ablehnenden Entscheid nicht auf die vor 26 Jahren abgegebene Stellungnahme des Gemeinderates Ebikon gestützt. Es wurde nur aufgezeigt, dass die heutige Signalisation im Einverständnis mit dem Gemeinderat Ebikon festgelegt wurde. Beim Gemeinderat Ebikon musste keine Stellungnahme eingeholt werden, da er ja Tempo 50 beantragt hat. Die Stellungnahme von 1984 hat rechtlich keinen Charakter, sie diente nur der Beschreibung der Vorgeschichte.

In der Betriebs- und Gestaltungsstudie ist vorgesehen, dass nach Umgestaltung der Strasse und der Veränderung des Erscheinungsbildes, Tempo 50 signalisiert werden kann. Von diesem Grundsatz, dass Tempo 50 nach der Umsetzung der im Bauprogramm für die Kantonsstrasse enthaltenen Vorhaben eingeführt werden kann, geht die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur heute noch aus.

Zu Frage 4: Dass Ebikon zu rechtlichen Mitteln greift, lässt vermuten, dass die Kommunikation zwischen Kanton und Gemeinde massiv erschwert, wenn nicht unmöglich geworden ist. Ist es die Strategie des neuen Kantonsingenieurs, dass der Rechtsweg der einvernehmlichen Lösungsfindung vorgezogen wird?

Die Vermutung, dass die Kommunikation zwischen Kanton und Gemeinde massiv erschwert ist, ist falsch. An diversen Besprechungen mit der Gemeinde wurde die Haltung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur kommuniziert. Die Gemeinde wollte sich jedoch mit den mündlichen Aussagen nicht zufrieden geben und verlangte an der Besprechung vom 27. Januar 2010 einen beschwerdefähigen Entscheid betreffend Tempo 50. Diesem Antrag der Gemeinde wurde entsprochen und ein entsprechender Entscheid wurde erlassen.

Zu Frage 5: Vor kurzem war zu vernehmen, dass Meggen ebenfalls Beschwerde eingereicht hat wegen eines Tempo-Entscheidung. Gibt es weitere Gemeinden im Kanton, die von einer ähnlichen Problematik betroffen sind? Wenn ja, um welche Gemeinden handelt es sich? Muss mit weiteren Rechtsstreitigkeiten gerechnet werden? Ist der Regierungsrat daran interessiert, einvernehmliche Lösungen mit den Gemeinden zu suchen?

Ausser Meggen und Ebikon gibt es im Kanton Luzern keine Gemeinde die von einer ähnlichen Problematik betroffen ist. Die Regierung ist sehr wohl daran interessiert, einvernehmliche Lösungen mit den Gemeinden zu suchen, sie hat sich jedoch an die geltenden Vorschriften und Gesetze zu halten. Ausser den erwähnten beiden Ausnahmen wurden denn auch in den letzten Jahren einvernehmliche Lösungen gefunden, was die partnerschaftliche Zusammenarbeit von Kanton und Gemeinden belegt.

Zu Frage 6: Sämtliche Ortsparteien unterstützen das Anliegen des Gemeinderates auf Tempo 50. Sind die Interessen der Bevölkerung niedriger zu bewerten als die Interessen des Kantonsingenieurs bzw. des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes?

Beim Entscheid ging es nicht um die Interessen des Kantonsingenieurs oder des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartementes, sondern um eine verkehrstechnische Beurteilung nach dem Strassenverkehrsrecht des Bundes, das für die Festlegung der Tempos auf den jeweiligen Strassenabschnitten massgebend ist und für den Ausgleich der verschiedenen Anliegen und Zielsetzungen sorgt.