



Kantonsrat

Sitzung vom: 13. September 2011, nachmittags

Protokoll-Nr. 381

Nr. 381

Anfrage Beeler Gehrer Silvana und Mit. über die Tempo-Limite auf der K 17 durch Ebikon (A 700). Schriftliche Beantwortung

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 22. Juni 2010 eröffnete Anfrage von Silvana Beeler über die Tempo-Limite auf der K 17 durch Ebikon lautet wie folgt:

"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 "Rontal-Allee" wurde auch eine übergeordnete Strassenraumgestaltung angestrebt. Diese "Identität" Rontal soll durch übergreifende Gestaltungselemente des Strassenraums wie Beleuchtung, Bushaltestellen und Bepflanzung verstärkt werden. In einem weiteren Projekt (Basisprojekt Rontal) wurden diejenigen Elemente definiert, die übergeordnet im Rontal 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 weiter gehende spezielle Gestaltungselemente wurde aus Kostengründen verzichtet.

Am 8. Januar 2007 wurde die Absichtserklärung zur Betriebs- und Gestaltungsstudie Rontal 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. Franken 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 Rontal in das Bauprogramm 2003 - 2006 mit folgendem Wortlaut aufgenommen: „K 65b Buchrain und K 65b Dierikon, Neubau Zubringer Rontal 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 Rontal 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 Rontal enthaltenen flankieren-

den 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-Entscheides. 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."

Silvana Beeler ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden. Dieser habe mit der Antwort die Situation in Ebikon banalisiert und das Vorgehen des vif bagatellisiert. Die gegenseitig unterzeichnete Betriebs- und Gestaltungsstudie sei eine umfassende Arbeit zur Gestaltung vom Strassenraum in Ebikon und kein Papier, das sich lediglich auf die Beleuchtung, Be-

pflanzung und Bushaltestellen beziehe. Die Aussage habe davon ablenken wollen, dass sich das vif nicht an die Vereinbarungen halte. Der Gemeinderat könne nach dem Grundsatz von Treue und Glauben davon ausgehen, dass die vom Regierungsrat und den betroffenen Gemeinden unterzeichneten Absichtserklärung verbindlich sei und auch so umgesetzt werden solle. Was sei denn sonst in Zukunft noch eine Absichtserklärung zwischen Regierung und Gemeinden wert? Und was sei denn sonst in Zukunft das Wort der Regierung wert? Bis heute sei dem Gemeinderat von Ebikon noch kein Projekt vorgelegt worden, das der genannten Studie entspreche, im Gegenteil, es seien dem Gemeinderat vom vif einseitig geänderte Projekte unterbreitet worden, und der Gemeinderat habe diese zur Kenntnis nehmen und absegnen können. Das habe er aber nicht gemacht. Das sei kein Arbeitsstil, der die gute Zusammenarbeit und das Vertrauen in die Behörden fördere. Zur leidigen Tatsache von Tempo 60 innerorts in Ebikon müsse sie feststellen, dass diese schlicht unerträglich sei und abgeschafft gehöre. Wenn die Regierung sage, dass nach der Umgestaltung der Strasse die Gemeinde mit Tempo 50 km/h belohnt werde, grenze das an den Tatbestand der Nötigung. Denn was bedeute das konkret? Entweder schlucke der Gemeinderat das Projekt vom vif - egal, ob es der gemeinsamen Absichtserklärung entspreche oder nicht - oder die Autos würden weiterhin mit 60 km/h innerorts durch Ebikon rasen. Die Behauptung, das vif habe sonst kein Problem mit den Gemeinden und man suche immer einvernehmliche Lösungen, ist offenbar auch ein bisschen Wunschdenken. Es sei ihr von verschiedenen Seiten zugetragen worden, der Kommunikationsstil des vif sei schon bald Thema beim VLG. Und spätestens dann werde man die eigenen Defizite nicht mehr so unter den Tisch wischen können. Sie habe gehofft, dass mit dem Wechsel in der Departementsleitung auch der Kommunikations- und Arbeitsstil zur Diskussion gestellt werde. Offenbar habe das bis heute noch nicht stattgefunden, wobei sie die Hoffnung nach dem heutigen konstruktiven Signal des neuen Umweltdirektors noch nicht aufgegeben habe. Man brauche in Luzern Persönlichkeiten, die den Konsens suchten und nicht stur einseitig kommunizierten.

Christina Reusser führt aus, dass sie als Bewohnerin von Ebikon und Direktbetroffene das Gefühl habe, nicht ernst genommen zu werden. Durch den Dorfkern von Ebikon führe eine vierspurige Strasse, ein Radstreifen existiere nicht. Dafür gebe es Überkopfbeschilderungen, so dass das Gefühl entstehe, schon halb auf der Autobahn zu sein. Die Strasse sei hochgradig verkehrsorientiert gestaltet, und die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h trage noch dazu bei, dass diese Strasse nicht einfach durch die Gemeinde verlaufe, sondern diese regelrecht zerschneide. Mit der Unterzeichnung der Absichtserklärung für die Betriebs- und Gestaltungsstudie hätten die Gemeinderäte und der damalige Regierungsrat Max Pfister die Absicht bekundet, diese Strasse umzugestalten. In der Antwort der Regierung werde nun suggeriert, dass es sich bei diesem Gestaltungsplan lediglich um Beleuchtung, Bepflanzung und einheitliche Buswartehäuschen gehandelt habe. Dem sei jedoch nicht so. Die Betriebs- und Gestaltungspläne würden eine ganzheitliche Strassenumgestaltung mit einer Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, einem Platz für den Langsamverkehr, vermehrten Kreiseln statt Ampeln bei Kreuzungen und besseren Möglichkeiten der Strassenüberquerung umfassen. Ebenfalls in diesen Plänen enthalten sei die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h. Es entstehe jedoch der Eindruck, dass das vif kein grosses Interesse habe, die Gestaltungspläne umzusetzen, sondern die Strasse so zu belassen, wie sie sei oder sie lieber gar noch auszubauen. Das zeige sich bei der Höchstgeschwindigkeit. Das vif scheine der Meinung zu sein, dass die Strasse so gebaut sei, dass man 60 fahren könne und es deshalb keinen Grund gebe, die Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren. Erst nach der Strassenumgestaltung solle gemäss vif eine Herabsetzung neu beurteilt und vielleicht eingeführt werden. Es sei doch bei einer Strassenumgestaltung unabdingbar, im Vorhinein festzulegen, wie schnell künftig auf der Strasse gefahren werden dürfe und nicht erst im Nachhinein. Sie finde es sehr bemerkenswert, dass jeder einzelne Gemeinderat und alle Ortsparteien der Gemeinde Ebikon einer Meinung seien. Sie alle wollten eine Strasse, die vom Erscheinungsbild und der Höchstgeschwindigkeit her in das Gemeindebild passe und nicht - wie vom vif ausgedrückt - eine verkehrsorientierte Strasse mit ausgesprochenem Hochleistungsstandard.

Heinz Amstad stellt fest, dass Tempolimiten ein Dauerthema seien. Je nach Rolle als Verkehrsteilnehmer, als Fussgänger, Radfahrer, Motorradfahrer oder Autofahrer, erhoffe man sich die beste Geschwindigkeit. Es sei immer eine Betrachtung je nach Situation, eine Gesamtbetrachtung fehle in den meisten Fällen. Er müsse sich aber auch die Frage stellen, ob auch eine Gesamtbetrachtung der anordnenden Stelle erfolgt sei. Beim Temporegime durch Ebikon gelte

abwechslungsweise 50 km/h oder 60 km/h; ein wahrer Temposalat. Aber dieselbe Problematik gebe es auch auf anderen Kantonsstrassen. Das Temporegime im Kanton Luzern sei 50 km/h, 80 km/h, 100 km/h. Daran müsse man daran festhalten und dies dementsprechend umsetzen. Guido Müller möchte als andere Stimme aus Ebikon gewisse Dinge in ein anderes Licht rücken. Es sei zwar richtig, dass alle Ortsparteien unterschrieben hätten. Der ehemalige Ortsparteipräsident der SVP Ebikon habe aber ganz klar gesagt, dass er sich als Privatperson und nicht im Namen der Partei einsetze. Weiter sei festzuhalten, dass diese Strasse jahrelang als vierspurige wichtige Verkehrsverbindung im Rontal ausgebaut, aber auch entsprechende Überführungen für Fussgänger und sehr viele Ampelanlagen gebaut worden seien. Er habe jetzt festgestellt, dass man aus "Amplikon" ein "Kreislikon" machen möchte. Man habe aber schon verschiedenste verkehrsberuhigende Massnahmen eingeleitet, so durch die Busstopps auf der Hauptstrasse. Das Hauptproblem habe aber der Vorredner angesprochen. Man müsse heute als Verkehrsteilnehmer mehr darauf achten, welche Verkehrsschilder aufgestellt seien und könne sich so weniger auf den Verkehr konzentrieren.

Im Namen des Regierungsrates präzisiert Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng, dass die Absichtserklärung der Betriebs- und Gestaltungsstudie Rontal durch den Regierungsrat und durch die Gemeindepräsidien von Ebikon, Dierikon und Root am 8. Januar 2007 unterschrieben worden sei. Sie hätten sich damals verpflichtet, das neue Betriebs- und Gestaltungskonzept bei der Planung der zukünftigen Einzelprojekte im Strassenraum der K 17 zu berücksichtigen. In der Betriebs- und Gestaltungsstudie sei vorgesehen, dass nach der Umgestaltung von Tempo 60 auf Tempo 50 reduziert werde, um der heute bereits angesprochenen Regel nachzukommen, dass innerorts auf Kantonsstrassen Tempo 50 gelte. Das Projekt betreffend K 17 durch Ebikon sei geplant und jetzt zum zweiten Mal aufgelegt worden. Die zweite Auflage sei erfolgt und ein Gespräch über vier Einsprachepunkte der Gemeinde Ebikon geführt worden. Das sei der aktuelle Stand. Und von diesen vier Punkten stünden im Moment noch zwei zur Diskussion. Man sei also auf dem besten Weg, in Ebikon eine geordnete Situation durch eine verbesserte Kommunikation - so hoffe er - herbei zu führen. Das Ziel der einvernehmlichen Lösungen gelte auch für Ebikon, es stelle sich dort offensichtlich komplizierter dar als in anderen Gemeinden. Aber er müsse auch feststellen, dass der Ausgleich der verschiedenen Anliegen immer schwieriger werde. Durch Ebikon führe eine verkehrsorientierte Strasse, sie sei vierspurig und das scheine bezüglich der Neugestaltung zu einigen Fragen zu führen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und eine separate Busspur durch die Kreisel sei zum Beispiel ein Punkt, der noch nicht geregelt sei. Die Antwort habe keine Bagatellisierung der Problematik beabsichtigt, das Vif halte sich an Vereinbarungen, sie wollten nach der Umgestaltung in Ebikon Tempo 60 auf Tempo 50 reduzieren. Er denke, es brauche jetzt keine Polemik, sondern Falllösung. Er nehme sich dem Thema auch persönlich an.

Die Anfragende ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden.