



---

**Regierungsrat**

Luzern, 02. Juni 2015

**ANTWORT AUF ANFRAGE****A 519**

Nummer: A 519  
Protokoll-Nr.: 683  
Eröffnet: 26.05.2014 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

**Anfrage Töngi Michael und Mit. über die neue 60er Zone in Kriens****A. Wortlaut der Anfrage****Neue 60er Zone in Kriens**

Gemäss Publikation im Kantonsblatt vom 17. Mai 2014 will der Kanton auf dem Abschnitt Kreisel Schlund bis zum Grabenhof auf der Kantonsstrasse K 19 die Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 60 Stundenkilometer erhöhen.

Die Strecke ist rund 550 Meter lang. Sie führt durch eingezontes Land im Entwicklungsschwerpunkt Luzern Süd. Beidseits der Strasse befinden sich in 100 bis 200 Meter Distanz Einfamilienhäuser, aber auch grössere Überbauungen, direkt angrenzend befinden sich ein Familiengartenareal sowie Gewerbegebäude. Die Strasse wurde vor mehr als zehn Jahren als Autobahnzubringer und neue Kantonsstrasse Luzern–Horw–Hergiswil eröffnet und damals mit Tempo 50 beschildert.

Wir danken dem Regierungsrat für die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Seit Inbetriebnahme dieser Kantonsstrasse sind keine Änderungen an deren Betrieb eingetreten. Was ist der Anlass für die neue Signalisation?
2. Gemäss Strassenverkehrsgesetz Artikel 32.3 kann die vom Bundesrat festgelegte Höchstgeschwindigkeit nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Wer hat dieses Gutachten erstellt? Was ist sein Hauptinhalt? Ist es öffentlich einsehbar?
3. Der Kanton hat sich zum Ziel gesetzt, den Schilderwald zu verkleinern und die Tempolimiten zu vereinheitlichen. Weshalb führt er nun eine neue 60er-Zone ein?
4. Der Streckenabschnitt misst einen halben Kilometer. Der Zeitgewinn durch Tempo 60 gegenüber Tempo 50 liegt bei einigen wenigen Sekunden (Stauzeiten ausgenommen). Lohnt sich dafür diese aussergewöhnliche Massnahme?
5. Ist die neue Signalisation mit der Standortgemeinde abgesprochen?
6. Die Strasse führt durch ein Gebiet, das durch hohe Bautätigkeit gekennzeichnet ist. Am gegenüberliegenden Hang wird soeben eine neue Siedlung fertig erstellt, die voll von dieser Strasse aus beschallt wird. Weshalb setzt der Kanton die Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger erhöhten Lärmimmission aus?

*Töngi Michael*  
Fässler Peter  
Lötscher-Knüsel Trudi  
Froelicher Nino  
Reusser Christina

Frey Monique  
Rebsamen Heidi  
Stutz Hans  
Bucher Michèle

## B. Antwort Regierungsrat

Gegen die in der Anfrage erwähnte Publikation vom 17. Mai 2014 haben sowohl die Einwohnergemeinde Kriens als auch der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Luzern, eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Kantonsgericht Luzern eingereicht. Nebst einem doppelten Schriftenwechsel wurde am 18. November 2014 – wie in solchen Verfahren üblich – unter der Leitung des Kantonsgerichts ein Augenschein mit anschliessender Referentenaudienz durchgeführt. Die Vertreter der Gemeinde Kriens wiesen in ihren Ausführungen auf die grossen Entwicklungsanstrengungen der Stadt Luzern und der Gemeinde Kriens im Gebiet Schlund hin. Die in diesem Rahmen gewonnenen Erkenntnisse über die zukünftige Bebauung im Bereich Schlund führten zur Entscheidung, nicht mehr länger an der Geschwindigkeitsanpassung festzuhalten. Eine Neubeurteilung der Situation zu einem späteren Zeitpunkt, der auch die Ergebnisse der Entwicklungsanstrengung der Stadt Luzern und der Gemeinde Kriens einfließen können, wurde als zielführender beurteilt.

Wir sind überzeugt, dass mit diesem Vorgehen ein für alle Parteien akzeptierbarer Weg eingeschlagen werden konnte. Trotz dieser Ausgangslage soll nachfolgend kurz auf die gestellten Fragen eingegangen werden.

Zu Frage 1: Seit Inbetriebnahme dieser Kantonsstrasse sind keine Änderungen an deren Betrieb eingetreten. Was ist der Anlass für die neue Signalisation?

Die Kantonsstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen (§ 6 des Strassengesetzes). Bei der Kantonsstrasse K 19 handelt es sich um einen der wichtigsten Autobahnzubringer in der Region Luzern, der den südlichen Teil der Agglomeration Luzern mit der Autobahn A2 verbindet.

Die Signalisation ist einem stetigen Wandel ausgesetzt und es werden laufend Optimierungen und Anpassungen vorgenommen. Bei Optimierungen handelt es sich oft um Gefahrensignale, die nicht öffentlich publiziert werden müssen. Vorschriftssignale, zu denen auch die Geschwindigkeitssignale gehören, müssen von der Signalisationsbehörde – auf den Kantonsstrassen von der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur – angeordnet und öffentlich publiziert werden. Im vorliegenden Fall waren in erster Linie das Erscheinungsbild, die Funktion der Strasse und das vorhandene Geschwindigkeitsniveau für die vorgesehene Abweichung von der Innerortsgeschwindigkeit massgebend.

Zu Frage 2: Gemäss Strassenverkehrsgesetz Artikel 32.3 kann die vom Bundesrat festgelegte Höchstgeschwindigkeit nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Wer hat dieses Gutachten erstellt? Was ist sein Hauptinhalt? Ist es öffentlich einsehbar?

Jede abweichende Inner- oder Ausserortsgeschwindigkeit wird im Rahmen einer verkehrstechnischen Betrachtung analysiert und begründet. Die wesentlichen Punkte des aus Kostengründen intern erstellten Dossiers sind die Strassengeometrie, das Verkehrsaufkommen, das Unfallgeschehen, die gefahrenen Geschwindigkeiten sowie lärmtechnische Aspekte. Die Unterlagen zu den vom Kanton öffentlich aufgelegten Geschäften können während der 30-tägigen Rechtsmittelfrist bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur eingesehen werden.

Zu Frage 3: Der Kanton hat sich zum Ziel gesetzt, den Schilderwald zu verkleinern und die Tempolimiten zu vereinheitlichen. Weshalb führt er nun eine neue 60er-Zone ein?

Wie bereits erwähnt handelt es sich im vorliegenden Fall um einen der wichtigsten Autobahnzubringer in der Agglomeration Luzern. Die publizierte Verkehrsmassnahme war in Bezug

auf die damaligen Kenntnisse als zweck- und verhältnismässig eingestuft worden, insbesondere auch unter der Berücksichtigung des vorhandenen Erscheinungsbildes der Strasse und des gemessenen  $V_{85}$  (entspricht der Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuglenkenden nicht überschritten wird) von 58 bzw. 56 km/h.

Zu Frage 4: Der Streckenabschnitt misst einen halben Kilometer. Der Zeitgewinn durch Tempo 60 gegenüber Tempo 50 liegt bei einigen wenigen Sekunden (Stauzeiten ausgenommen). Lohnt sich dafür diese aussergewöhnliche Massnahme?

Die Zweck- und Verhältnismässigkeit wurde wie erwähnt mit der Ausarbeitung eines internen verkehrstechnischen Dossiers analysiert und beurteilt. Der eigentliche Zeitgewinn oder Verlust war bei dieser Beurteilung nicht das primäre Kriterium.

Zu Frage 5: Ist die neue Signalisation mit der Standortgemeinde abgesprochen?

Die Standortgemeinde Kriens wurde schriftlich über die geplante Signalisationsänderung informiert. Im April 2014 wurden zudem alle Themen, die ein verkehrstechnisches Gutachten beinhaltet, mit einem Vertreter der Gemeinde Kriens im Detail besprochen.

Zu Frage 6: Die Strasse führt durch ein Gebiet, das durch hohe Bautätigkeit gekennzeichnet ist. Am gegenüberliegenden Hang wird soeben eine neue Siedlung fertig erstellt, die voll von dieser Strasse aus beschallt wird. Weshalb setzt der Kanton die Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger erhöhten Lärmimmission aus?

Mit der Änderung der Signalisation von bisher 50 km/h auf neu 60 km/h hätte sich das effektiv gefahrene Geschwindigkeitsprofil und damit die Lärmsituation nur unbedeutend verändert. Die durchgeführten verkehrstechnischen Analysen zeigten, dass die gefahrene Geschwindigkeit bereits heute nahe bei 60 km/h liegt. Die Lärmzunahme wäre deutlich unter einem Dezibel und damit unter dem subjektiv Feststellbaren zu liegen gekommen. Im Bereich der geplanten Geschwindigkeitsänderung befinden sich unmittelbar angrenzend keine Gebäude mit lärmempfindlicher Nutzung. Die östlich angrenzende Arbeitszone ist noch unbebaut und befindet sich in der am wenigsten lärmempfindlichen Empfindlichkeitsstufe IV. Das nächstgelegene Wohngebiet ist mindestens 175 m von der Kantonsstrasse entfernt und hätte aufgrund der Exposition und unter Berücksichtigung der bereits heute gefahrenen Geschwindigkeiten keine lärmtechnisch relevante Mehrbelastung erfahren. Gemäss Strassenlärmbelastungskataster der Dienststelle Umwelt und Energie werden in diesen Wohngebieten die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten.