



Regierungsrat

Luzern, 23. August 2016

STELLUNGNAHME ZU POSTULAT

P 172

Nummer: P 172
Eröffnet: 20.06.2016 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 23.08.2016 / Teilweise Erheblicherklärung
Protokoll-Nr.: 822

Postulat Graber Toni und Mit. über eine Überprüfung des Strassenbauprojektes „K11/Einmündung K43 – Erstellen der Radverkehrsanlage und der Sanierung des Knotens“, Gemeinde Schötz

A. Wortlaut des Postulats

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Strassenbauprojekt «Sanierung und Ausbau der Kantonsstrasse K 11 und der Einmündung K 43», Gemeinde Schötz, nochmals zu überdenken und Anpassungen vorzunehmen. Besonders bei der überdimensionierten und somit kosten-treibenden Radverkehrsanlage ist eine Redimensionierung angebracht.

Begründung:

Das Bauprojekt «Sanierung und Ausbau Radverkehrsanlage der Kantonsstrasse K 11/43» durch das Dorf Schötz stösst auf massiven Widerstand. Zahlreiche Anstösser wehren sich gegen eine massive Verbreiterung des Strassenraumes, weil dafür Land von ihren Vorgärten benötigt wird, Parkplätze wegfallen oder Hauseingänge nicht mehr wie bisher begehbar sind, wie die 25 Einsprachen gegen das Projekt auch belegen. Betroffen sind auch mehrere Gewerbebetriebe, diese werden teilweise durch das Ausbauprojekt stark eingeschränkt, verlieren Parkplätze oder Ausstellungsflächen.

Die Kosten für das 1,1 Kilometer lange Gesamtprojekt belaufen sich auf über 10 Millionen Franken. Davon verschlingen die überdimensionierte Radverkehrsanlage und der damit verbundene Strassenbau rund 6,5 Millionen Franken.

Eine geringere Breite als die im Projekt geplanten 13 Meter Strassenraum ist unter Einhaltung der gesetzlichen Grundlagen des Radroutenkonzepts möglich. So zum Beispiel durch die Erstellung eines Rad-/Gehweges anstelle von Radstreifen.

Auch die dazu rechtlichen Grundlagen sind gegeben. Gemäss den §§ 11 und 12 der Strassenverordnung kann im Sinn einfacherer und kostengünstiger Lösungen beim Bau und Unterhalt der Strassen und bei der Bemessung des Lichtraumprofils von den anerkannten Regeln der Strassenbautechnik und den VSS-Normen abgewichen werden, wenn es die Verhältnisse zulassen und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.

Graber Toni
Leuenberger Erich
Lichtsteiner-Achermann Inge
Graber Christian
Müller Pius
Arnold Robi
Thalmann-Bieri Vroni

Frank Reto
Schmid Patrick
Steiner Bernhard
Furrer-Britschgi Nadia
Lang Barbara
Meister Beat
Zanolla Lisa

Bucher Philipp
Roos Guido
Müller Pirmin
Knecht Willi
Stöckli Ruedi
Troxler Jost
Winiger Fredy

Lüthold Angela
Haller Dieter
Zimmermann Marcel
Schärli Thomas
Müller Guido
Dissler Josef

B. Begründung Antrag Regierungsrat

Sowohl im Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen als auch im Radroutenkonzept 1994 (ergänzt 7. Juli 2009) sind für den Strassenabschnitt in Schötz, der vom öffentlich aufgelegten Strassenbauprojekt "Sanierung und Ausbau der Kantonsstrasse K 11 und der Einmündung K 43" betroffen ist, Massnahmen vorgesehen:

- Im Bauprogramm ist das Projekt K 11/43 Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung K 43, Erstellen Radverkehrsanlage, Sanierung Knoten, mit Kosten von insgesamt 2,9 Millionen Franken im Topf A enthalten. Bei der Erstellung des Bauprogramms wurden diese Kosten grob geschätzt. Dabei wurde im Bereich des dicht bebauten Bereichs von Schötz lediglich von lokalen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung ausgegangen, da die technische Machbarkeit von eigentlichen Massnahmen für den Radverkehr (z.B. Radstreifen) als nicht gegeben beurteilt wurde. Aus diesem Grund wurden für den Innerortsbereich zusätzlich die Anpassungen der Bushaltestellen mit Projektkosten von 500'000 Franken in den Topf A des Bauprogramms aufgenommen.
- Im Topf C des Bauprogramms ist sodann die Planung einer Umfahrung Alberswil – Schötz vorgesehen.
- Im Radroutenkonzept sind Massnahmen im Abschnitt K 11 Schötz, Industriegebiet Süd bis nördlich der Einmündung K 43 Massnahmen in 1. Priorität enthalten, wobei die Art der Massnahmen als offen beschrieben wird. Mögliche Massnahmen gemäss Radroutenkonzept sind Rad-/Gehwege, Radstreifen, Verkehrsberuhigung und Angebote auf schwach befahrenen Strassen und Wegen. Weiter sind im Abschnitt nördlich des Knotens Oberdorfstrasse Massnahmen auf einem unfallträchtigen Abschnitt genannt. Angebote auf schwach befahrenen Strassen und Wegen sind im Radroutenkonzept im Bereich Dorf für die Beziehung Nebikon – Alberswil keine enthalten.

Bei der Projektierung des inzwischen öffentlich aufgelegten Vorhabens wurde die Kantonsstrasse zwischen dem Industriegebiet Süd bis zur Einmündung K 43 in Abschnitte unterteilt. Je Abschnitt wurden Varianten und Kombinationen von denkbaren Radverkehrsanlagen sowie der teilweise Verzicht auf Radverkehrsanlagen untersucht. Im Dorfbereich wurden verschiedene Varianten geprüft, die je folgende Vor- und Nachteile aufweisen:

- Radstreifen gemäss öffentlich aufgelegtem Strassenbauprojekt
Diese Variante erfüllt die Verkehrssicherheit und -qualität für alle Verkehrsteilnehmenden sowie die Kriterien und Bedürfnisse gemäss Radroutenkonzept am besten. Die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes lassen sich umsetzen. Die Variante führt zu grösseren Eingriffen auf private Grundstücke aufgrund der erforderlichen Strassenbreite, der Sichtzonen und der Gewährung der Verkehrssicherheit für Zufahrten. Zudem weist sie den grössten Flächenbedarf mit den damit verbundenen Eingriffen in privates Eigentum auf.
- Einseitiger Rad-/Gehweg im Gegenverkehr
Diese Variante entspricht nicht den Planungsgrundlagen des Radroutenkonzepts. Sie führt zu einer Reduktion der Verkehrssicherheit und -qualität, insbesondere für den Langsamverkehr aufgrund von Zufahrten über den Rad- und Gehweg im Gegenverkehr. Zwischen Fussgänger und Radverkehr ergibt sich ein Schulwegkonflikt, speziell mit Blick auf

E-Bikes. Die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes verlangen innerorts aufgrund der getrennten Führung Fussverkehr und Veloverkehr eine grössere Breite von Rad- und Gehwegen. Beidseitige Erschliessungen und Bebauungen bedingen vermehrte Seitenwechsel für die Radfahrenden. Die Variante führt zu grösseren Eingriffen auf privaten Grundstücken, da bei Rad-/ Gehwegen die Sichtzone ab Hinterkante Rad-/Gehweg massgebend ist. Der Beobachtungspunkt liegt bei 3 m ab Hinterkant Rad- und Gehweg. Die Reduktion des Landbedarfs und der Beanspruchung von Vorzonen und Parkplätzen ist im Vergleich zum öffentlich aufgelegten Bauprojekt gering, da die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und des Strassengesetzes (Sichtzonen) ebenfalls erfüllt werden.

- Beidseitiger Rad-/Gehweg im Einrichtungsverkehr pro Fahrtrichtung
Diese Variante entspricht nicht den Planungsgrundlagen des Radroutenkonzepts. Auch ergibt sich zwischen Fussgänger und Radverkehr ein Schulwegkonflikt, speziell mit Blick auf E-Bikes. Zudem ist eine mögliche Missachtung der vorgegebenen Fahrtrichtung auf den Rad- und Gehwegen in Betracht zu ziehen. Die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes verlangen innerorts aufgrund der getrennten Führung Fussverkehr und Veloverkehr eine grössere Breite von Rad- und Gehwegen. Auch diese Variante führt zu grösseren Eingriffen auf privaten Grundstücken, da bei Rad-/ Gehwegen die Sichtzone ab Hinterkante Rad-/Gehweg massgebend ist. Der Beobachtungspunkt liegt bei 3 m ab Hinterkant Rad- und Gehweg. Ebenso ist die Reduktion des Landbedarfs und der Beanspruchung von Vorzonen und Parkplätzen im Vergleich zum öffentlich aufgelegten Bauprojekt gering, da die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und des Strassengesetzes (Sichtzonen) ebenfalls erfüllt werden.
- Reduktion Strassenbreite
Gemäss den §§ 11 und 12 der Strassenverordnung kann im Sinn einfacherer und kostengünstigerer Lösungen beim Bau und Unterhalt der Strassen und bei der Bemessung des Lichtraumprofils von den anerkannten Regeln der Strassenbautechnik und den VSS-Normen abgewichen werden, wenn es die Verhältnisse zulassen und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird. Eine Reduktion der Breiten der Fahrspuren wie zum Beispiel im Projekt Surseestrasse in Ettiswil (Bereich beidseitige Trottoirs und Radstreifen) um 40 cm und eine Reduktion der Breiten der Massnahmen für die Radfahrenden entspricht nicht den neusten Erkenntnissen der Verkehrssicherheit und den aktuellen Normen und würde aufgrund der Funktion der Kantonsstrasse als Autobahnzubringer und aufgrund des Verkehrsaufkommens mit einem DTV von rund 10'000 Fahrzeugen im Tag, bei einem Anteil des Schwerverkehrs von ca. 8 %, die Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmenden stark vermindern.
- Verkehrsberuhigende Massnahmen und Behebung Unfallschwerpunkt im Dorf, Mischverkehr zum Beispiel mit zusätzlichen Mittelinseln, Alternativrouten für Radfahrende
Eingriffe auf private Grundstücke sind auch bei dieser Variante erforderlich, da bestehende Zufahrten und Parkplätze teilweise die Verkehrssicherheit gemäss Strassengesetz und gemäss Normen der VSS nicht erfüllen. Zum Beispiel darf gemäss Normen der VSS die Zu- und Wegfahrt in Kantonsstrassen bei stark befahrenen Strassen nur vorwärts erfolgen (kein Rückwärtsfahren von Parkplätzen auf die Kantonsstrasse). Weiter sind die Sichtzonen gemäss den Normen der VSS zu erfüllen. Der Landerwerbsbedarf sinkt im Vergleich zum öffentlich aufgelegten Bauprojekt erheblich, da er nur im Bereich von verkehrsberuhigenden Massnahmen erforderlich ist. Hingegen bleibt die Beanspruchung der Vorzonen und der Parkplätze bestehen. Die im Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen im Topf C enthaltene Umfahrung Alberswil - Schötz würde als flankierende Massnahme wirken, da das Dorf Schötz dank der Umfahrung vom Durchgangsverkehr und vom Verkehr zum Autobahnanschluss Dagmersellen entlastet würde.
- Nur Sanierung mit bestehender Führung Radfahrende auf der Kantonsstrasse und Nutzung bestehender Alternativrouten zum Beispiel entlang der Wigger oder über Gemeinde-

oder Privatstrassen.

Mit dieser Variante wird die Vorgabe des Radroutenkonzeptes nicht erfüllt, da keine Massnahmen zugunsten von Radfahrenden (Schüler, Pendler und Bedarfsverkehr) im Bereich des Dorfes entlang der Kantonsstrasse angeboten werden. Die Situation bleibt gegenüber heute unverändert. Verträgliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit bei Fussgängerquerungen, Einmündungen und Zufahrten, Vorzonen und Parkplätzen gemäss Strassen-gesetz sind zu prüfen. Es ist kein Landbedarf und eine geringe Beanspruchung der Vor-zonen und Parkplätze erforderlich.

Aufgrund der Funktion der Kantonsstrasse als Autobahnzubringer und aufgrund des Ver-kehrsaufkommens mit einem DTV von rund 10'000 Fahrzeugen im Tag, bei einem Anteil des Schwerverkehrs von ca. 8 %, gewährt das öffentlich aufgelegte Strassenbauprojekt mit ei-nem kombinierten Rad- und Gehweg, mit Grünstreifen und einer Strassenbreite von 7 m bis zum Ende des Industriegebietes Süd, Radstreifen und Trottoirs von je 1,5 resp. 2 m Breite und einer Strassenbreite von 6 m im Bereich Dorf die beste Verkehrssicherheit für alle Ver-kehrsteilnehmenden. Es erfüllt die Vorgaben des Radroutenkonzepts, des Strassen- und des Behindertengleichstellungsgesetzes, entspricht den Normen des VSS und den Bedürfnissen des Langsamverkehrs. Weiter werden für alle Zufahrten und Einmündungen die massgeben-den gesetzlichen Vorgaben erfüllt, was die Verkehrssicherheit für die Anwohnerinnen und Anwohner massgeblich erhöht.

Die Ergebnisse des Variantenstudiums, das Vorprojekt und auch das Strassenbauprojekt wurden im Rahmen der jeweiligen Vernehmlassungen von der Gemeinde Schötz, den invol-vierten kantonalen Dienststellen und der Luzerner Polizei unterstützt. Zudem berücksichtigt und respektiert das öffentlich aufgelegte Projekt die geltenden Strassenbaulinien.

Die Kosten für die Radverkehrsanlagen, die Bushaltestellen und die Sanierung der Knoten gemäss öffentlich aufgelegtem Projekt belaufen sich auf 6,8 Millionen Franken. Für die Sa-nierung der Kantonsstrasse und die Sanierung der Strassenentwässerung im Trennsystem ergeben sich Kosten von 1,7 und 1,8 Millionen Franken zulasten des Strassenunterhalts. Die Gesamtkosten betragen somit 10,3 Millionen Franken. Die zusätzlichen Kosten im Vergleich zu den beiden im Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen enthaltenen Vorhaben sind eine Folge der durchgehenden Radverkehrsanlage, der Sanierung der Strasse und der Strassenentwässerung.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das öffentlich aufgelegte Bauprojekt die Verkehrs-sicherheit massgebend verbessert, den Vorgaben des Strassen- und Behindertengleichstel-lungsgesetzes sowie den Normen der VSS entspricht und die Vorgaben des Radroutenkon-zepts am besten erfüllt. Das Projekt wurde mit Unterstützung der Gemeinde Schötz geplant und berücksichtigt die geltenden Strassenbaulinien. Die oben aufgeführten alternativen Vari-anten mit Rad- und Gehwegen im Dorf Schötz und die Variante Verkehrsberuhigung erfüllen die gesetzlichen Vorgaben, die Normen der VSS sowie die geforderte Verkehrssicherheit nicht oder sind kaum umsetzbar. Zudem sind bei allen Varianten – ausser bei der Variante Sanierung – für die Zufahrten und die bestehenden Parkplätze umfangreiche Anpassungen im Bereich der betroffenen Parzellen erforderlich. Bei der Variante Sanierung werden die Geometrie und Funktion der bestehenden Strassen zwar nicht verändert, Verbesserungen der Verkehrssicherheit aber notwendig. Die Vorgaben des Radroutenkonzepts werden mit dieser Variante nicht erfüllt.

Mit Blick auf den in der Zwischenzeit entstandenen Widerstand gegen das öffentlich aufge-legte Strassenbauprojekt und den Umstand, dass sich mit einer Realisierung der im Baupro-gramm 2015–2018 für die Kantonstrassen im Topf C beschriebenen Umfahrung Alberswil – Schötz der Durchgangsverkehr und der Verkehr zum Autobahnanschluss Dagmersellen im Dorf Schötz reduzieren liessen, wollen wir die Sanierungsvariante gerade auch zur Gewähr-leistung eines optimalen Einsatzes der zur Verfügung stehenden Mittel nochmals vertieft prü-fen. Die Variante soll zu einem Sanierungsprojekt ausgearbeitet werden, womit die effektiven

Einsparungen und die Auswirkungen auf die Vorzonen und Parkplätze der Grundstücke entlang der Kantonsstrasse aufgezeigt und ausgewiesen werden können. Zudem sollen mögliche verträgliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit auf der Kantonsstrasse bei Fussgängerquerungen, Einmündungen und Zufahrten, Vorzonen und Parkplätzen geprüft werden. Nach Vorliegen des Sanierungsprojekts werden wir eine Neubeurteilung vornehmen, insbesondere auch entscheiden, ob bis zur Realisierung der im Bauprogramm im Topf C beschriebenen Umfahrung Alberswil – Schötz mit weiteren Massnahmen zugewartet und der erforderliche Strassenzustand allein mittels baulichem Unterhalt sichergestellt werden soll.

Im Sinn dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen, das Postulat teilweise erheblich zu erklären.