



---

Kantonsrat

Sitzung vom: 29. Juni 2015, nachmittags

Protokoll-Nr. 278

Nr. 278

Anfrage Töngi Michael und Mit. über die neue 60er Zone in Kriens (A 519).  
Schriftliche Beantwortung

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 26. Mai 2014 eröffnete Anfrage von Michael Töngi über die neue 60er Zone in Kriens lautet wie folgt:

"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 Kantonsgerichtes 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 zum Entscheid, 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 Autobahzubringer 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 Lärmimmissionen 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 Strassenlärmbe-

tungskataster der Dienststelle Umwelt und Energie werden in diesen Wohngebieten die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten."

Michael Töngi erklärt, vor gut einem Jahr habe der Kanton in Kriens auf der Ringstrasse auf einem Abschnitt von zirka 500 Metern Tempo 60 anstelle von Tempo 50 einführen wollen. Dieses Vorhaben stehe im Widerspruch zur gewünschten Vereinheitlichung der Tempolimiten von 50, 80 und 120 Kilometern im Kanton. Die Ringstrasse sei vor 15 Jahren gebaut worden, seither gelte dort Tempo 50. In der Zwischenzeit habe sich der Strasse entlang Gewerbe angesiedelt, in einiger Entfernung sogar Wohnsiedlungen. Auf seine Frage, ob die Signalisationsänderung mit der Gemeinde abgesprochen worden sei, habe die Regierung erklärt, das Vorhaben sei mit der Gemeinde besprochen worden. Die Gemeinde Kriens habe aber bereits im Vorfeld Einwände gegen diese 60er-Zone angebracht. Kriens habe aufgrund der Publikation im Luzerner Kantonsblatt eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Kantonsgericht eingereicht. Wäre der Kanton bereits im Vorfeld auf die Einwände der Gemeinde Kriens eingegangen, hätte sich eine solche Beschwerde erübrigt und sowohl die Gemeinde Kriens wie der Kanton hätten sich diesen unnötigen Aufwand sparen können.

Daniel Keller findet es bedauerlich und wenig konsequent, dass der Kanton angesichts der Beschwerde nicht an der Verfügung festgehalten habe. Ob sich der Kanton in verkehrsrechtlichen Fragen nach den Partikularinteressen einzelner Gemeindevertreter richte? Oder nach dem VCS, der keine Gelegenheit auslasse, den motorisierten Individualverkehr mit immer neuen Kosten, Vorschriften und Einschränkungen zu belasten? Auch in dieser Angelegenheit sei die juristische Legitimation des VCS auf lokaler Ebene zu hinterfragen. Die Antworten der Regierung respektive des VCS bezüglich der Tempoerhöhung seien korrekt und nachvollziehbar. Aus prinzipiellen Gründen hätte man deshalb an der Verfügung festhalten und den Rechtsweg beschreiten sollen.

Helene Meyer nimmt im Namen der SP-Fraktion erstaunt zur Kenntnis, dass hier ein nicht nachvollziehbares Verfahren ausgelöst und richtigerweise wieder eingestellt worden sei. Es sei unverständlich, dass der Kanton auf dieser Strecke überhaupt eine Signalisationsänderung eingeleitet habe. Es handle sich um ein Entwicklungsgebiet, das inzwischen intensiv bebaut werde. Der Kanton betone immer wieder, dass er die Gemeinden ernst nehme und frühzeitig miteinbeziehe. Ihrem Wissen nach sei die Gemeinde Kriens von Beginn weg gegen Tempo 60 gewesen. Aber trotzdem sei der Gang bis vor das Kantonsgericht notwendig gewesen. Hier stelle sich die Frage nach Kosten und Nutzen, auch für den Kanton. Es sei umso erstaunlicher, weil die involvierten Personen beim Kanton die Sensibilität der Agglomeration gegenüber von Tempi über 50 sehr gut kennen würden. Das zeige auch das Beispiel Ebikon. Die Antwort 3 des Regierungsrates, wonach auf besagtem Strassenabschnitt faktisch bereits Tempo 60 gefahren werde, könne nicht als schlagendes Argument gelten. Es wäre nicht in Ordnung, wenn die Autofahrenden die Tempolimiten selber festsetzen würden. Die SP gehe davon aus, dass eine Einführung von Tempo 60 auf dieser Strecke längerfristig kein Thema mehr sei.

Im Namen des Regierungsrates hat Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng gehofft, der Anfrager sei mit den Antworten zufrieden, weil das Geschäft inzwischen erledigt sei. Er verstehe aber, dass man trotzdem darüber diskutieren wolle. Die Absprache mit der Gemeinde Kriens sei im Zentrum gestanden. Er könne nicht sagen, wie dieser Austausch stattgefunden habe, wahrscheinlich zuerst auf Fach- und danach auf Exekutivebene. Der Kanton nehme die Gemeinden sehr ernst, das zeige sich auch daran, dass man die Einwände der Gemeinde Kriens geprüft und keine Verwaltungsgerichtsbeschwerde erzwungen habe. Es werde sich zeigen, ob die Geschwindigkeit auf der Ringstrasse eingehalten werde, da erfahrungsgemäss wesentlich über 50 km/h gefahren werde. Der Kanton achte bei weiteren Strassenbauprojekten bezüglich der Geschwindigkeits-Signalisationen auf eine sorgsame Zusammenarbeit mit allen Gemeinden.

Michael Töngi ergänzt, während eines laufenden Verfahrens könne sich die Regierung nicht dazu äussern. Im vorliegenden Fall sei das Verfahren abgeschlossen aber nun müsse er heute hören, dass sich eine Diskussion darüber eigentlich erübrige. Er finde es aber richtig und wichtig, das Thema abzuhandeln.

Der Anfragende ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden.