



Regierungsrat

Luzern, 17. September 2019

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 72

Nummer: A 72
Protokoll-Nr.: 998
Eröffnet: 24.06.2019 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Lipp Hans und Mit. über Standards und Sicherheiten von Kantonsstrassen

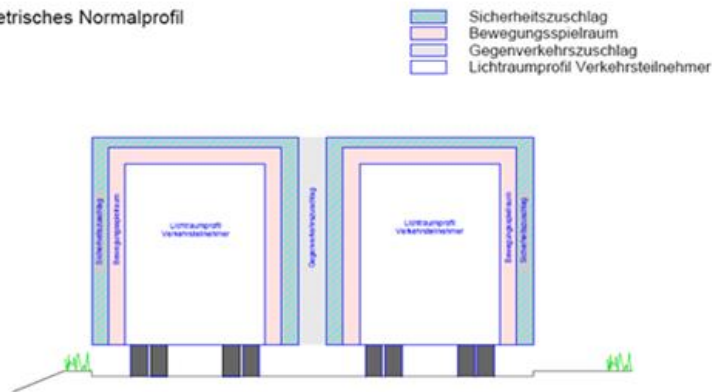
Zu Frage 1: Was sind die Anforderungen an die Kantonsstrassen in Sachen Fahrbahnbreiten?

Gemäss Strassengesetz und Strassenverordnung sind für den Bau und Unterhalt der Strassen die Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) massgebend. Abweichungen von den Normen der VSS sind gestattet, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Die Fahrbahnbreiten werden in den VSS Normen mit der Erarbeitung des geometrischen Normalprofils (GNP) bestimmt. Die entsprechenden VSS-Normen erläutern die Vorgehensweise zum Erarbeiten der GNP, dies unter den Aspekten Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit mit Berücksichtigung von Natur-, Landschafts- und Umweltschutz sowie der städtebaulichen Gestaltung. Das GNP berechnet sich auf den massgebenden Begegnungsfall mit der massgebenden Begegnungsgeschwindigkeit. Dabei werden die Grundabmessungen der Verkehrsteilnehmer mit dem dazugehörigen Bewegungsspielraum und Sicherheitszuschlag der Verkehrsteilnehmer bezogen auf die Örtlichkeit, die Bedeutung der Strasse im Strassennetz, den Strassentyp, die Ausbaugeschwindigkeit sowie die zu erwartenden Verkehrsmengen und die Verkehrszusammensetzung berücksichtigt. Ein weiterer wichtiger Teil bildet das optische Erscheinungsbild des Strassenraumes aus Sicht des Fahrzeuglenkers.

In der Verkehrsregelnverordnung (VRV) sind die Fahrzeugbreiten und die Gewichtslimiten geregelt. Aktuell dürfen Motorfahrzeuge und Anhänger eine Breite von 2,55 m aufweisen; klimatisierte Fahrzeuge mit einer Wärmedämmung von mindestens 45 mm Dicke sogar eine solche von 2,60 m. Das zulässige Gesamtgewicht von Lastwagen beträgt 40 Tonnen. Es besteht eine Tendenz zu immer breiteren, längeren und schwereren Fahrzeugen. Als weiteres Projektierungselement sind die Ausnahmetransportrouten zu berücksichtigen. Die erforderlichen Breiten für Ausnahmetransporte betragen 6,00 bis 6,50 m mit einer lichten Höhe von 4,80 bis 5,20 und mit einem Gesamtgewicht zwischen 90 bis 240 Tonnen.

Geometrisches Normalprofil



Die Standards im Strassenbau wurden durch Ihren Rat bereits im Rahmen der Einreichung der Kantonsstrassen thematisiert. Die Normen der VSS werden in den Standards für Kantonsstrassen in den Fachordnern der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) präzisiert und Abweichungsmöglichkeiten werden definiert. Weiter sind die Projektierungs- und Dimensionierungsgrundlagen für unsere Radverkehrsanlagen im kantonalen Radroutenkonzept 1994 und seinen Ergänzungen vom 7. Juli 2009 festgehalten. Im Vergleich zu den Normen der VSS sind unsere Standards für Radverkehrsanlagen tief gehalten und unterschreiten mehrheitlich die Normen der VSS.

Unsere Kantonsstrassen stellen mehrheitlich Hauptverkehrsstrassen dar. Hauptverkehrsstrassen dienen in der Regel dem gemischten Verkehr. Sie dienen dem überregionalen Verkehr, verbinden Regionen, regionale Zentren und grössere Siedlungsgebiete. Hauptverkehrsstrassen sind gemäss der Norm auf das Kreuzen zweier Lastwagen auszulegen. Zur Reduktion des Flächenbedarfs sowie der Kosten wird im Kanton Luzern das Kreuzen zweier Lastwagen mit reduzierter Geschwindigkeit angenommen. Grundsätzlich betragen die Fahrbahnbreiten von zweispurigen Kantonsstrassen ausserorts mindestens zweimal 3,50 m und innerorts mindestens zweimal 3,25 m.

Unsere Standards unterschreiten teilweise die Normen der VSS. Die damit einhergehende Abnahme der Verkehrsqualität wird akzeptiert.

Zu Frage 2: Welche Strecken im Kanton erfüllen diese Anforderungen derzeit nicht?

Unsere Kantonsstrassen sind im Vergleich zu den Normen, Richtlinien und Standards minimal dimensioniert. Rund 60 bis 70 % der Kantonsstrassen erfüllen die Normen der VSS nicht. Ungefähr 20 bis 30 % der Kantonsstrassen erfüllen auch unsere reduzierten kantonalen Standards, zum Beispiel gemäss Radroutenkonzept, nicht.

Zu Frage 3: Insbesondere die durch die Klimaveränderung verursachten heftigen Niederschläge können Rutschungen und Steinschläge auslösen. Oder die Hitzesommer in Kombination mit Permafrost-Situationen verursachen erhöhte Sicherheitsprobleme. Welche Strassenabschnitte weisen gemäss Gefahrenkarte oder gemäss Gefahrenhinweiskarten auf Sicherheitsdefizite hin?

Es ist richtig, dass auf einzelnen Abschnitten ein erhöhtes Risiko in Bezug auf Naturgefahren besteht. Bekanntlich ergibt sich das Risiko aus dem Produkt der Eintrittswahrscheinlichkeit und dem möglichen Schadenpotential. Mit einer gezielten Prävention werden die Risikofaktoren gezielt minimiert, dabei gilt es die Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen.

Aktuell wird beispielsweise auf der Kantonsstrasse K2 b in Weggis, Abschnitt Spare, ein integrales Massnahmenkonzept ausgearbeitet, welches zum Ziel hat, die vorhandenen Risiken zu kennen sowie verhältnismässige Massnahmen zu formulieren. Massnahmen dieser Art werden vom Bund mitfinanziert.

Die Abschnitte mit einem höheren Naturgefahrenrisiko im Kanton Luzern sind bekannt und werden entsprechend bewirtschaftet. Es sind dies die folgenden Kantonsstrassenabschnitte:
K 2 b Weggis - Vitznau - Kantonsgrenze SZ,
K 4 Kriens - Luzern - Malters, Abschnitt Ränggloch bis Horüti bis Oberrengg,
K 10 Malters - Werthenstein, Abschnitt Schachen (Muffenhaus) bis Dietenei,
K 10 Escholz matt/Marbach, Abschnitt Kröschenbrunnen bis Kantonsgrenze BE,
K 17 c Buchrain, Abschnitt Bueritstutz,
K 35 Doppleschwand bis Romoos, Abschnitt Schwandsagi bis Flüebode,
K 36 Schüpfheim - Flühli, Abschnitte Lammschlucht, Hirsegg,
K 43 b Schötz, Ohmstalerstrasse,
K 41 Zell bis Hüs wil, Abschnitt Schachen und
K 46 Reiden, Abschnitt Mehlsecken bis Kantonsgrenze AG.

Zu Frage 4: Wo müssen jährliche Felsreinigungen und Sicherheitsmassnahmen auf den Kantonsstrassen ausgeführt werden?

Im Moment werden für drei Kantonsstrassenabschnitte Felsreinigungen vorgenommen:
K 2b Weggis - Vitznau - Kantonsgrenze SZ,
K 4 Kriens - Luzern - Malters, Abschnitt Ränggloch bis Horüti bis Oberrengg,
K 36 Schüpfheim - Flühli, Abschnitte Lammschlucht, Hirsegg und
K 17b Dierikon, Götzent alstrasse Oberdierikon.

Es kann aber durchaus sein, dass sich diese Zahl aufgrund neuer Erkenntnisse oder sich ändernder Randparameter ändert.

Zu Frage 5: Mit welchen jährlichen Kosten belasten diese Unterhaltsarbeiten die Staatsrechnung?

Für die in Antwort 4 aufgeführten Abschnitte werden rund 150'000 Franken für die Felsreinigung aufgewendet. Viele dieser Arbeiten finden am Seil statt und müssen durch qualifiziertes und geschultes Personal durchgeführt werden.

Für Arbeiten an bestehenden Schutzbauten wurden im Jahr 2017 rund 330'000 Franken und im Jahr 2018 rund 1,5 Millionen Franken zusätzlich zur erwähnten Felsreinigung aufgewendet. Auch bei diesen Kosten besteht ein Teiler mit dem Bund. Die Aufwendungen setzen sich zusammen aus dem betrieblichen Unterhalt sowie der baulichen Erneuerung von Schutzbauten wie z. B. Steinschlagschutznetze, Verankerungen oder Schutzdämme. Im Speziellen wurden im Jahr 2018 im Gebiet K 2b Weggis, Horlaui, drei instabile Felsenpartien gesichert.

Zu Frage 6: Wie gedenkt der Kanton diese Verkehrssicherheit aufgrund der Referenzstandards flächendeckend sicherzustellen?

Wie bereits in unserer Antwort zu Frage 1 erwähnt sind gemäss Strassengesetz und Strassenverordnung für den Bau und Unterhalt der Strassen die VSS-Normen massgebend. Unsere Strasseninfrastrukturen werden somit nach dem geltenden Stand der Technik geplant, gebaut und betrieben. In der Schweiz sind dies die erwähnten VSS-Normen oder bei Spezialgebieten jene der Fachverbände. So gelten zum Beispiel für die Beleuchtung der offenen

Strecke die Normen der Schweizerischen Licht Gesellschaft (SLG). Der Referenzzustand wird also quasi durch diese Regelwerke definiert.

Aufgrund der Mobilitätsentwicklung und der sich laufend verändernden Umwelteinflüsse ist die Gültigkeit der Normen viel kürzer als die Nutzungsdauer einer Strasse. Das bedeutet, dass die Anpassung der Normen eine viel höhere Erneuerungs- und Änderungsgeschwindigkeit aufweist als jene der Strasseninfrastruktur. Es wird also immer so sein, dass ein Teil der Strassen nicht den aktuell geltenden Normen entspricht.

Verbesserungen und die Gewährung der Verkehrssicherheit werden mit dem Betrieb und Unterhalt sowie dem Neu- und Ausbau gemäss dem von Ihrem Rat beschlossenen Bauprogramm für die Kantonsstrassen sichergestellt resp. angestrebt. Wie bereits in der Antwort auf das Postulat P 446 Zurbruggen Roger und Mit. «über die Entschärfung gefährlicher Verkehrsstellen, die durch die Verkehrsnormen nicht erfasst werden» festgehalten, orientiert sich der Kanton Luzern zudem wie alle anderen Kantone am Sicherheitspaket «Via sicura» des Bundes. Diesem Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Strassenverkehr hat das Bundesparlament nach mehreren Bereinigungen im Juni 2012 zugestimmt.

Zu berücksichtigen gilt zudem, dass auf einzelne Sicherheitsparameter, wie das Verhalten und die Verantwortung einzelner Verkehrsteilnehmer sowie auf ausserordentliche Naturereignisse, kein oder nur sehr geringer Einfluss genommen werden kann.

Zu Frage 7: Neu will der Kanton im Ausserortsbereich oder an der Grenze zum Innerortsbereich die Strassenbeleuchtungen sukzessive nicht mehr erneuern und somit entfernen. Werden diese Massnahmen auch auf den Schulwegen umgesetzt? Bestehen auf solchen Abschnitten und Strecken eventuell weitere Sicherheitsbedürfnisse?

Wie wir in unserer Antwort zu den Fragen 1 und 6 bereits dargestellt haben, definieren die geltenden Normen den Stand der Technik. Mit dem Aufkommen der LED Beleuchtungen und den stetig wachsenden Anforderungen an die Strasseninfrastruktur entstand das Bedürfnis einer technischen Spezifikation für Strassenbeleuchtungen im Kanton Luzern. Mit der «Allgemeinen technischen Spezifikation Strassenbeleuchtung» wurde ein Instrument geschaffen, welches die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen und der Umwelt aufnimmt und Vorgaben für die Strassenbeleuchtungen auf Kantonsstrassen im Kanton Luzern formuliert. Strassenbeleuchtungen im Ausserortsbereich werden nur noch dort realisiert, wo der Langsamverkehr (Fussgänger und Radfahrer) und der motorisierte Verkehr häufig miteinander in Verbindung kommen. Das Vorgehenskonzept sieht vor, dass Beleuchtungen, die nicht den Vorgaben entsprechen, nicht mehr erneuert oder saniert werden. Von einem eigentlichen aktiven Rückbau wird abgesehen.

In Sachen Schulwegsicherheit setzt der Kanton Luzern im Ausserortsbereich auf eine Entflechtung zwischen dem Langsamverkehr und dem motorisierten Individualverkehr sowie auf den öffentlichen Verkehr. Entlang der 520 km Kantonsstrassen führen rund 530 km Rad- und Gehwege sowie Trottoirs (rechts oder links). Weitere Projekte für den Langsamverkehr sind in dem von Ihrem Rat beschlossenen Bauprogramm für die Kantonsstrassen beschrieben.