



Regierungsrat

Luzern, 10. November 2020

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 340

Nummer: A 340
Protokoll-Nr.: 1255
Eröffnet: 29.06.2020 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Bärtsch Korintha und Mit. über die Gestaltung von Kantonsstrassen innerorts

Zu Frage 1: In Artikel 47 Absatz 2 des Strassengesetzes ([StrG](#)) erwähnt der Kanton einen Standard für die Strassenausführung. Wie ist dieser Standard definiert?

Gemäss § 11 der Strassenverordnung ([StrV](#)) sind für den Bau und Unterhalt der Strassen die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS-Normen) massgebend. Abweichungen sind gestattet, wenn die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. Als Beispiel kann die Erarbeitung des geometrischen Normalprofils (GNP) erwähnt werden. 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 Verkehrsteilnehmenden mit dem dazugehörigen Bewegungsspielraum und Sicherheitszuschlag der Verkehrsteilnehmenden bezogen auf die Örtlichkeit, der Bedeutung der Strasse im Strassennetz, dem Strassentyp, der Ausbaugeschwindigkeit sowie der zu erwartende Verkehrsmengen und Verkehrszusammensetzung berücksichtigt.

Die Standards im Strassenbau wurden durch ihren Rat bereits mit der Einreichung der Kantonsstrassen thematisiert (siehe [Botschaft B 84](#) vom 23. Mai 2017). 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 Radverkehrsanlagen im kantonalen [Radroutenkonzept 1994](#) und seinen Ergänzungen gemäss der [Botschaft B 119](#) vom 7. Juli 2009 festgehalten.

Zu Frage 2: Kann der Regierungsrat Beispiele nennen, bei denen die Gemeinden Mehrkosten nach Artikel 47 Absatz 2 zu bezahlen hatten? Für welche Elemente war dies der Fall?

Der Bau von Kantonsstrassen ist gemäss Strassengesetz Sache des Kantons. Sie stehen in seinem Eigentum und unter seiner Hoheit (§ 43 StrG). Weiter bilden die Kantonsstrassen zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen (§ 6 Abs. 1 StrG).

Bestandteile einer Strasse sind gemäss § 12 StrG alle Bauten und Anlagen, die zu ihrer Funktion aus technischen, betrieblichen oder gestalterischen Gründen notwendig sind. Dazu

gehören insbesondere Fahrbahnen, Plätze, Trottoirs, Gehwege, Radstreifen, Parkierungsflächen, Grünstreifen, Fuss- und Radwege, soweit sie mit einer Strasse in Zusammenhang stehen und mit dieser gleichlaufen, sowie Ausweichstellen, Haltebuchten für den öffentlichen und privaten Verkehr und Busspuren. Weitere Strassenbestandteile sind Fuss- und Radwege, die von der Strasse getrennt geführt werden, soweit sie in einem Nutzungsplan oder Strassenprojekt enthalten sind. Auch bauliche Anlagen zur Verkehrsberuhigung oder -lenkung sowie Massnahmen nach dem Umweltschutz- und dem Naturschutzrecht gehören dazu, soweit sie an der Strasse umgesetzt werden.

Ausführungen und Anforderungen, die über den erforderlichen Standard eines Kantonsstrassenprojektes hinausgehen, werden auf Antrag einer Gemeinde zum Beispiel bei der Projekterarbeitung bezüglich den Aspekten Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit sowie der Gestaltung geprüft und mit der Projektbewilligung beschlossen.

Die Möglichkeit, über den erforderlichen Standard hinausgehende Ausführungen zu realisieren, wird von Gemeinden oder Privaten nur wenig genutzt. Bei den folgenden Vorhaben wurden über den erforderlichen Standard hinausgehende Elemente realisiert:

- K 14, Geuensee, Umbau Knoten zu einem Kreisel mit Kosten von 520'000 Franken
- K 17, Ebikon, Strassensanierung Maihof – Knoten Schösslistrasse, optisch aufgewertete Lärmschutzwand mit Kosten von 20'000 Franken
- K 17, Root, Wiesstrasse, Beleuchtungskandelaber gemäss Konzept Rontal-Allee mit Kosten von 200 bis 300 Franken pro Kandelaber
- Kreiselkunst im Zentrum der Kreisel bei diversen Kreiseln

Zu Frage 3: Wie stark berücksichtigt der Kanton Luzern die Interessen der Gemeinden in der Gestaltung der Strassen?

Die Planung und die Realisierung von Kantonsstrassen erfolgen unter Beachtung der Aspekte der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs. Die in § 36 StrG verankerten Grundsätze zur Eingliederung und Erhaltung schutzwürdiger Lebensräume sind bei jedem Strassenprojekt zu beachten. Demnach sind Strassen – und damit auch Kantonsstrassen – in die bauliche und landschaftliche Umgebung einzugliedern. Sie sollen durch ihre Ausmasse oder ihre Gestaltung das Orts- und Landschaftsbild möglichst wenig beeinträchtigen. Wertvolle Bausubstanz ist in der Regel zu erhalten. Die Landschaft und die Lebensräume der Tiere und Pflanzen sind zu schonen.

Für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten bei Kantonsstrassen ist weiter die im kantonalen Richtplan verankerte Koordinationsaufgabe M3-3 zu berücksichtigen. Diese hält fest, dass Kantonsstrassen in Siedlungsgebieten Verkehrsteilnehmenden mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln dienen sowie Erschliessungs- und Durchleitungsfunktionen übernehmen müssen. Sie prägen das Siedlungsgebiet wesentlich. Gemäss Koordinationsaufgabe M3-3 sollen für eine optimale Gestaltung vermehrt auch die an die Strassen angrenzenden Grundstücke oder Plätze einbezogen werden. Bei der Planung von Kantonsstrassen ist auch die übergeordnete verkehrliche Verbindungsfunktion mit den städtebaulich-gestalterischen, den lokalverkehrlichen, den sicherheitstechnischen und den umweltrechtlichen Anforderungen in Einklang zu bringen.

Die Planung von Kantonsstrassen in Siedlungsgebieten ist ein Prozess der Abwägung und Zusammenführung unterschiedlicher Nutzungsansprüche, die in Zusammenarbeit der verschiedenen Fachstellen des Kantons und der Gemeinden erfolgt. Unter anderem in den Gemeinden Luzern, Emmen, Ebikon, Entlebuch, Sempach, Hildisrieden, Ettiswil und Beromünster wurden und werden Kantonsstrassenprojekte mit Gestaltungsstudien, Wettbewerben und Testplanungen von Gemeinden oder Dritten koordiniert und begleitet oder vom Kanton zusammen mit Gemeinden durchgeführt. Auch Betriebs- und Gestaltungskonzepte dienen als

Grundlage für die Projektbearbeitung. Daraus resultierende Gestaltungen ausserhalb des Strassenraums oder über den erforderlichen Standard hinausgehende Elemente, welche die Verkehrssicherheit und die Funktion der Kantonsstrasse gewähren, werden in den Kantonsstrassenprojekten berücksichtigt.

Zu Frage 4: Wie berücksichtigt der Kanton die Interessen des ansässigen Gewerbes und der Bevölkerung bei Innerortsstrecken? Arbeitet der Kanton in der Strassenprojektierung und -ausführung mit einem partizipativen Ansatz?

Der Einbezug respektive die Mitwirkung der Grundeigentümerinnen und -eigentümer ist bei Kantonsstrassenprojekten in erster Linie im Strassengesetz geregelt. Zu planende und auszuführende Kantonsstrassenvorhaben sind durch Ihren Rat in das Bauprogramm für die Kantonsstrassen aufzunehmen. Vorgängig können – neben den betroffenen Gemeinden und den interessierten Regionalplanungsverbänden – auch weitere Interessierte über ihre Gemeinden Vorschläge und Anregungen einbringen. Diese Möglichkeit kann von der Gemeinde auf geeignete Weise bekannt gegeben werden (§ 45 Abs. 4 StrG).

Das Strassengesetz enthält Vorschriften zum Einbezug bei Kantonsstrassenprojekten. Demnach ist ein Kantonsstrassenprojekt öffentlich bekannt zu machen und zusammen mit den Beilagen 20 Tage öffentlich aufzulegen. Vor der öffentlichen Auflage holt die Dienststelle vif die Stellungnahmen bei den betroffenen Gemeinden und den interessierten kantonalen Dienststellen ein. Eine Mitwirkung bei der Projekterarbeitung respektive ein Beteiligungsprozess ist im Strassengesetz dagegen nicht vorgesehen.

Die Dienststelle vif verfügt allerdings über ein prozessorientiertes Managementsystem. Alle Infrastrukturvorhaben durchlaufen einen strukturierten Prozess über die Projektphasen Definition, Strategische Planung, Vorstudien, Projektierung, Ausschreibung und Realisierung. Die Planung und Realisierung der Kantonsstrassenprojekte erfolgt dabei unter Beachtung der Aspekte der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs. Bei der Initialisierung der Projekte werden diese gemäss Qualitätsmanagement in drei Projektklassen eingeteilt. Für grosse Projekte, welche eine Volksabstimmung bedingen oder technisch höchst anspruchsvoll sind, ist eine Mitwirkung vorgesehen. Bei allen anderen Projekten werden Notwendigkeit und Umfang einer Mitwirkung im Einzelfall festgelegt.

Bei den Kantonsstrassenprojekten werden die Betroffenen somit einerseits nach den Vorgaben des Strassengesetzes und andererseits gemäss dem Qualitätsmanagement der Dienststelle vif einbezogen. So werden die Gemeinden wie auch die Betroffenen mehr als im Strassengesetz vorgesehen in die Projekterarbeitung involviert. Der Einbezug in die Projekterarbeitung erfolgt abhängig von der Betroffenheit und dem Nutzen für das Projekt. Gleiches gilt für die Projektinformation.

Bei grossen und komplexen Kantonsstrassenprojekten werden der Einbezug und die Information in einem Kommunikationskonzept festgehalten. Für grosse Kantonsstrassenprojekte werden zudem Begleitgruppen eingesetzt. Als Beispiel werden nachfolgend die Kommunikation und der Einbezug bei den Projekten der Umfahrungen Eschenbach und Hochdorf beschrieben. Die Dienststelle vif führt in Begleitung der betroffenen Gemeinden und des regionalen Entwicklungsträgers eine [Zweckmässigkeitsbeurteilung](#) (ZMB) durch. Die Bevölkerung der betroffenen Gemeinden sind in der Projekterarbeitung vertreten. Dabei wird die Bevölkerung mittels Informationsveranstaltungen periodisch über die ZMB informiert. In der weiteren Projektierung werden die verschiedenen Betroffenen über die wesentlichen Auswirkungen des Projekts und die aktuellen Vorgänge informiert. Die direktbetroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer und die Gemeinden werden dem Projektstand und der Betroffenheit entsprechend in die Projekterarbeitung einbezogen.

Zu Frage 5: Inwiefern arbeitet der Kanton in der Strassenprojektierung und -ausführung mit dem VSS-Leitfaden SNG 640 303 «Strassenprojektierung – Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts», indem er auch städtebauliche Aspekte und weitere gestalterische und Nutzerspezifische Bedürfnisse berücksichtigt?

Die VSS-Norm SNG 640 303 umfasst die verkehrlich-betriebliche sowie baulich-gestalterische Planung und Projektierung des Strassenraums. Weiter enthält dieser Leitfaden unter anderem auch die Projektdefinition sowie die Mitwirkung und Partizipation. Die VSS-Norm SNG 640 303 wird – wie in den Antworten auf diese Anfrage beschrieben – in der Planung der Kantonsstrassenprojekte berücksichtigt.

Zu Frage 6: Bei den Normen, die sich auf die Gestaltung und den Betrieb der Strassenflächen beziehen, gibt es Spielraum. Wie nutzt der Kanton diesen?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 1.

Zu Frage 7: Wie nimmt der Kanton die Interessensabwägung zwischen gestalterischen und verkehrlichen Anforderungen vor?

Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 2 und 3.

Zu Frage 8: Bei welchen Strassenabschnitten arbeitet der Kanton mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK), beziehungsweise bei welchen Strassenabschnitten wurde auf die entsprechende Norm abgestützt (vgl. SN 640 210f «Entwurf des Strassenraumes»)?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 3. Aktuell sind auf Kantonsstrassen zum Beispiel folgende Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) in Vorbereitung oder Bearbeitung:

- Gemeinde Emmen, Seetalstrasse Emmen Dorf und Gerliswilstrasse
- Stadt Luzern, Bundesstrasse
- Stadt Luzern, Bernstrasse
- Stadt Kriens, Abschnitt Mattenhof–Ringstrasse Mitte

Zu Frage 9: Im Rahmen der Massnahme «M3-3 Gestaltung von Ortsdurchfahrten bei Kantonsstrassen» des kantonalen Richtplans will der Kanton zusammen mit den Gemeinden Grundlagen für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten bei Kantonsstrassen zum Beispiel im Rahmen von Testplanungen oder vertieften Studien erarbeiten. Welche Arbeiten sind dazu bereits erfolgt?

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 3. Aktuell sind auf Kantonsstrassen folgende Testplanungen in Bearbeitung oder Vorbereitung:

- Gemeinde Emmen, Seetalstrasse im Abschnitt Kantonsstrassenunterführung beim Bahnhof–Einmündung Reusseggstrasse
- Stadt Luzern, Bundesplatz
- Stadt Kriens, Zentrum, Buswendeschlaufe bis Einmündung Grossfeldstrasse

In Beromünster wurde vor kurzem der Wettbewerb für eine neue Brücke über die Wyna als Bestandteil der Umfahrung Beromünster durchgeführt.