

Luzern, 19. Mai 2026

**STELLUNGNAHME ZU POSTULAT****P 503**

Nummer: P 503  
Eröffnet: 24.01.2026 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement  
Antrag Regierungsrat: 19.05.2026 / Erheblicherklärung  
Protokoll-Nr.: 629

**Postulat Steiner Bernhard und Mit. über mehr Transparenz und Effizienz im Strassenbau durch eine vergleichende Analyse der Baukosten im interkantonalen Kontext**

Die Wirtschaftlichkeit und der effiziente Einsatz öffentlicher Mittel haben für unseren Rat hohe Priorität. Wir teilen darum die Auffassung, dass die Kostenentwicklung bei Infrastrukturprojekten kontinuierlich überprüft werden muss. Im interkantonalen Vergleich weist die zuständige Dienststelle Verkehr und Infrastruktur bereits eine sehr hohe Wirtschaftlichkeit im Strassenwesen auf. Gemäss dem jährlich erscheinenden «[Effizienz-Monitoring der Schweizer Kantone](#)» von PwC und dem Institut für öffentliche Verwaltung (IDHEAP) der Universität Lausanne, das die Gesamtausgaben für Investitionen und Unterhalt analysiert, zählt der Kanton Luzern zu den effizientesten Kantonen der Schweiz.

***Spezifische Bauelemente***

Die Kosten für wiederkehrende Bauelemente wie Bushaltestellen, Randabschlüsse oder Beläge hängen von zahlreichen Faktoren ab: topografische und verkehrliche Rahmenbedingungen, örtliche Platzverhältnisse, Standards und Normen sowie Interessen von Anstössern und Dritten. Direkte Vergleiche von Einzelprojekten zwischen den Kantonen sind daher nur bedingt aussagekräftig oder sehr aufwändig zu ermitteln. Gleichwohl anerkennt der Regierungsrat den Nutzen eines gezielten Benchmarkings. Ein strukturierter Vergleich kann Transparenz schaffen, Kostentreiber sichtbar machen und Hinweise auf Optimierungsmöglichkeiten liefern.

Der Kanton Luzern verfügt über etablierte Standards für Bushaltestellen in Buchten und auf der Fahrbahn. Diese werden im Rahmen der BehiG-Bearbeitung derzeit teilweise überprüft, um Optimierungspotenzial für pragmatischere und kosteneffizientere Ausführungen zu identifizieren. Dabei werden technische, betriebliche und gesetzliche Anforderungen berücksichtigt, insbesondere jene des BehiG. Die Akzeptanz einer reduzierten Kantenhöhe von 16 cm an weniger frequentierten Haltestellen bietet Sparpotenzial (Haltestellenlänge, kürzere Bucht) und wird in BehiG-Strategien anderer Kantone teilweise berücksichtigt. Einer Anpassung stehen jedoch die Interessen der Behindertenverbände entgegen. Bei der Umsetzung der Massnahmen legt unser Rat vorrangig Wert auf die Wahrung zentraler Vorgaben des BehiG.

Bei Verkehrskreisel variieren die Kosten aufgrund standortspezifischer Faktoren erheblich. Beeinflusst werden sie insbesondere durch die Platzverhältnisse, die Anzahl und Anordnung der Zufahrten sowie die Art der Veloverkehrsführung. Hinzu kommen Massnahmen zur öV-Beschleunigung, die Gewährleistung von Ausnahmetransporten sowie örtliche Gegebenheiten wie Topografie oder angrenzende Fliessgewässer. Da Kreiselprojekte meist individuelle Lösungen darstellen, liefert ein interkantonaler Vergleich kaum aussagekräftige Erkenntnisse. Zudem fehlen im Kanton Luzern genügend vergleichbare aktuelle Projekte. Eine umfassende Benchmarking-Studie wäre sehr aufwändig und verspricht wenig zusätzlichen Nutzen.

Der Kanton Luzern verfügt über etablierte Normalien für Randabschlüsse und Beläge. Da diese Bauelemente in hohem Masse standardisiert und nur geringfügig standortabhängig sind, ist ein grundsätzlicher Vergleich bei Randabschlüssen und Belagererneuerungen möglich. Dabei sind insbesondere der Ausbaustandard, die Ausführung des Randabschlusses sowie der gewählte Belagstyp zu berücksichtigen.

Das Preisniveau hängt neben den genannten Faktoren stark von den anbietenden Bauunternehmungen ab und kann nach Auftragslage oder Jahreszeit schwanken. Eine frühzeitige Ausschreibung der Baumeisterarbeiten trägt dazu bei, diese Schwankungen zu reduzieren. Des Weiteren erhalten die Unternehmen dadurch Planungssicherheit.

### ***Bewilligungsprozess, Vergabeverfahren und Planungsprozesse***

Das kantonale Bewilligungsverfahren unterscheidet sich in einzelnen Punkten von jenen anderen Kantonen, etwa bei der Definition bewilligungsfreier Bauten. Verzögerungen im Bauprozess entstehen im Kanton Luzern häufig durch Einsprachen Dritter, die in Einzelfällen zu mehrjährigen Projektverzögerungen führen können. Ein Benchmarking liefert in diesem Bereich nur eingeschränkt aussagekräftige Erkenntnisse.

Die Vergabepaxis orientiert sich an der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) sowie an den kantonalen Ergänzungen. Effizienzsteigerungen werden innerhalb der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur insbesondere durch die Bündelung gleichartiger Aufträge angestrebt. Benchmarking kann Hinweise auf erfolgreiche Vergabemodelle anderer Kantone liefern, wird jedoch aufgrund der standort- und rechtsabhängigen Rahmenbedingungen nur punktuell eingesetzt.

Die Planungsprozesse haben sich in den letzten Jahren verlängert, da die Anforderungen an Mitwirkung, Variantenprüfung und qualifizierte Verfahren gestiegen sind. Längere Planungsphasen erhöhen zudem das Risiko zusätzlicher Kosten infolge von Normen- oder Anforderungsänderungen zwischen Projektstart und Umsetzung, was Überarbeitungen erforderlich machen kann. Beispiele dafür sind das eidgenössische Veloweggesetz oder neue Erkenntnisse im Bereich Lärmschutz sowie bei Ausführungsdetails wie dem Aufbau von Betonfahrbahnen. Interne Massnahmen zur Effizienzsteigerung, etwa durch Prozessaktualisierungen und die Nutzung von Synergien, werden geprüft; ein Benchmarking mit anderen Kantonen erfolgt auch hier nur punktuell.

### ***Optimierungsmöglichkeiten***

Die Standardisierung wiederkehrender Infrastrukturelemente ermöglicht eine homogene Umsetzung nach einheitlichen Vorgaben und trägt zur Effizienzsteigerung bei. Gleichzeitig ist ein gewisser Handlungsspielraum erforderlich, um gesetzliche, politische und gesellschaftliche

Anforderungen zu erfüllen. Entsprechende Standards können teilweise mit Nachhaltigkeitsvorgaben (z. B. Nutzung von Fruchtfolgeflächen) kollidieren.

Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur setzt verstärkt auf die Bündelung gleichartiger Aufgaben sowie auf die Auslagerung von Leistungen, um interne Kapazitäten zu entlasten. Der gezielte Einsatz von Rahmenverträgen wird geprüft und dort umgesetzt, wo Synergien genutzt und der Aufwand reduziert werden können.

Erfahrungen und bewährte Verfahren anderer Kantone werden bei der Überprüfung von Standards, Ausschreibungsmodellen und Bündelungen berücksichtigt, um die Effizienz und Wirtschaftlichkeit im Strassenbau weiter zu steigern.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass verschiedene Optimierungsmöglichkeiten bestehen. Dazu gehören die Überprüfung der Haltekanten-Standards auf Optimierungspotenzial unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorgaben und Nutzerinteressen sowie deren Umsetzung im Vergleich zu anderen Kantonen, ein punktuelles Benchmarking bei wiederkehrenden Bauelementen (Randabschlüsse, Beläge), um Erfahrungen und Kostenkennwerte zur Ergänzung der laufenden Analysen heranzuziehen, und die Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten im Vergabe- und Planungsprozess, insbesondere durch Bündelung gleichartiger Aufträge und den Einsatz von Rahmenverträgen.

Benchmarking-Studien zu Verkehrskreiseln und zum Bewilligungsverfahren halten wir jedoch als sehr aufwendig und zu wenig aussagekräftig. Um auch den administrativen Aufwand zu begrenzen und tatsächlich einen Mehrwert zu erzielen, werden den Vergleich mit anderen Kantonen auf standardisierte Bauteile (Randabschlüsse, Beläge) beschränken, bei denen verlässliche Kennwerte ermittelt werden können.

Die Erheblicherklärung des Postulats und dessen Umsetzung im Sinn der Ausführungen zuvor führt – grob geschätzt – zu folgenden Kosten für den Kanton: Gemäss Erfahrungswerten sind für punktuelle Benchmarking-Studien einmalige Mittel in der Höhe von rund 50'000 Franken für externe Dienstleistungen einzuplanen. Dazu kommt interner personeller Aufwand von ungefähr 15 Personentagen. Diese Kostenschätzungen sind mit Ungenauigkeiten behaftet. Die effektiven Kosten können sich je nach konkreter Umsetzung erheblich ändern. Diese Kosten und der interne Aufwand können mit den vorhandenen Globalbudgets finanziert werden.

Bei weitergehenden Vergleichen wäre von einmaligen Mittel in der Höhe von rund 120'000 bis 150'000 Franken für externe Dienstleistungen auszugehen, da die Datenbeschaffung bei anderen Kantonen für nicht-standardisierte Bauteile zeitintensiv ist. Dazu käme interner personeller Aufwand von ungefähr 30 bis 50 Personentagen.

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