

Dominik Hertach
Luzernerstr. 32
6010 Kriens

078 612 04 44
dominik.hertach@bluewin.ch

Kantonsgericht Luzern
4. Abteilung
Postfach 3569
6002 Luzern

Kriens, 7. August 2020

Eingabe Vorinstanz, Stellungnahme

Fallnummer 7H 19 176

Dominik Hertach

Sehr geehrte Damen und Herren

In Ihrem Brief vom 6. Juli 2020 haben Sie mir die Gelegenheit gegeben, innerhalb von 14 Tagen eine Stellungnahme zur Eingabe der Dienststelle Umwelt und Energie zum neu eingereichten «Studienauftrag im Dialogverfahren zur Kantonsstrasse /Planungsvereinbarung Entwurf» zwischen vif und Stadt Kriens einzureichen. Mit Ihrem Brief vom 8. Juli 2020 haben Sie die Frist auf mein Gesuch hin bis Montag, 17. August 2020, verlängert. Ich bedanke mich für diese Fristerstreckung und nehme gerne wie folgt Stellung:

1. Der im Studienauftrag angedachte Weg, um das Krienser Zentrum mit der Umgestaltung der Kantonsstrasse als Wohn-, Arbeits- und Einkaufstandort attraktiver zu gestalten und zu stärken, begrüsse ich als Anwohner und Geschäftsinhaber selbstverständlich, als Ersatz oder Kompensation für das nicht rechtmässig durchgeführte Lärmsanierungsprojekt Luzernerstrasse (SSP K4) ist der Studienauf-

tragsentwurf aber ungenügend; er taugt nicht dazu, dem von Gesetzes wegen dringlichen Lärmschutz gerecht zu werden.

Im Grundsatz gelten die gleichen wie bereits in meiner Beschwerde vom 15. Juli 2019 unter dem Punkt 2.3.1 zum Kantonsstrassenprojekt «Massnahme 101» aufgeführten Einwände, insbesondere:

- das Projekt deckt nur einen kleinen Teil des Perimeters des nicht rechtskonform durchgeführten Lärm-
sanierungsprojekts SSP K4 ab
- das Projekt ist ein Strassenbau-/Stadtentwicklungs- und kein Lärmschutzprojekt, ist ergo mit zahlrei-
chen politischen Unwägbarkeiten behaftet und ohne Dringlichkeit
- die Finanzierung/Realisierung ist in keiner Art und Weise gesichert

2. Gestatten Sie mir in Bezug auf den nun vom uwe eingereichten Entwurf Studienauftrag «Kriens
Kantonsstrasse im Zentrum» noch folgende Ergänzung anzubringen:

Der Studienauftrag ist ein unverbindlicher Entwurf, weder vom Kanton noch von der Stadt Kriens berei-
nigt, unterzeichnet oder freigegeben – und damit juristisch irrelevant. Was das uwe in der Replik vom
30.9.2019 in Punkt 9 auf meine Kritik am Projekt «Massnahme 101» geschrieben hatte gilt demnach
gleichermaßen für den vorliegenden Entwurf des Studienauftrags: «Der in Ziff. 69 der Beschwerde er-
wähnte Entwurf stellt ein rein internes und vertrauliches Dokument dar, welches weder offiziell freige-
geben noch mit der Stadt Kriens bereinigt wurde. Das Dokument besitzt somit keinerlei Verbindlichkeit
(...)».

3. Damit erübrigt es sich eigentlich, sich mit dem Entwurf weiter auseinander zu setzen. Ich erlaube mir
trotzdem, noch drei Anmerkungen zum Inhalt des Studienauftrages zu machen.
- a) Termine: Der Projektauftrag soll gemäss «Timeline» in diesem August mit Kriens und dem Kanton
bereinigt sein und auch anschliessend ist ein sportlicher Terminplan vorgesehen. Das ist bereits über-
holt, unrealistisch und kann nur dazu dienen, vor dem Kantonsgericht den Eindruck zu erwecken, der
Kanton mache mit dem Projekt Zentrum vorwärts. Der Start des Projekts wurde bereits mehrfach ange-
kündigt, stets ohne Folgen. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit: Angefangen beim 2004 verabschiedeten
Richtplan Zentrum Kriens, der die Umgestaltung des Krienser Zentrumsbereichs vorsah (Beilage 1), über
die Ankündigung 2016, Kriens soll jetzt «eine Strasse für alle» erhalten (Beilage 2), bis hin zur jüngsten
Ankündigung in der uwe-Replik vom 30.9.2019 in diesem Verfahren, der Start des Projekts sei «für Ende
November 2019» terminiert. Passiert ist nichts - gemäss Aussagen des Krienser Stadtpräsidenten Cyrill
Wiget wegen der Untätigkeit des Kantons Luzern; die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur verzögere
das Projekt laufend (Wortprotokoll Einwohnerratssitzung Kriens, und Medienberichterstattung, 13.
Februar 2020, Beilage 3).

Ein rascher Planungsstart ist auch weiterhin nicht absehbar, zumal per September 2020 in Kriens ein vollständig erneuerter Stadtrat sein Amt antritt, der sich erst finden muss (alle bisherigen Stadträte wurden abgewählt oder sind nicht mehr angetreten). Welche Projekte der neue Stadtrat als prioritär beurteilt, ist unklar, sicher ist aber, dass vorderhand grosse personelle und finanzielle Ressourcen im Bereich Krienser Stadtentwicklung in die gewünschte Überdachung der Bypass-Autobahn gesteckt werden, was danach für das Zentrum übrig bleibt, wird sich zeigen. Sodann haben sich auch die personellen Ressourcen beim vif bis heute nicht erhöht und eine Veränderung ist nicht absehbar. Vielmehr steht das vif vor einem grossen Projektstau, so, dass der Regierungsrat in der Botschaft zum Entwurf des Bauprogramms 2019-2022 schreibt: «All diese Umstände führen dazu, dass die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur das vorliegende Bauprogramm mit den vorhandenen Ressourcen kaum wird umsetzen und bewältigen können» (siehe dazu auch Beschwerde, Rz. 79 ff.).

Ungeachtet all dieser Tatsachen ist festzuhalten, dass, das Projekt sich nach wie vor im Finanzierungstopf B befindet und es bleibt damit ungewiss und ein rein politischer Entscheid, ob und wann das Projekt in den Topf A kommen wird – und auch dann ist eine Realisation alles andere als sicher, wie bereits in meiner Beschwerde vom 15. Juli 2019 unter Punkt 2.3.1.3 im Detail erläutert.

- b) Perimeter: Auch wenn der Projektperimeter im Studienauftrag gegenüber dem «Projekt 101» um 10 Meter verlängert worden ist, damit das Haus des Beschwerdeführers auch in den Perimeter fällt, ist damit nur ein kleiner Teil des nicht rechtmässig durchgeführten SSP K4 abgedeckt; selbst wenn im Projektperimeter des Projekts Zentrum der Lärmschutz verbessert würde, blieben zahlreiche Anwohner der Luzernerstrasse weiterhin gesetzeswidrig von Lärmmissionen über dem Immissions- und Alarmgrenzwert betroffen (siehe Beschwerde, Punkt 2.3.1.1).
 - c) Das Projekt Zentrum hat zum Ziel, das Zentrum von Kriens als «attraktiven Wohn- und Arbeitsort und als Einkaufsstandort» zu stärken. Lärmschutzmassnahmen sind im Studienauftrag nicht angedacht, diese sollen gemäss Begleitbrief des uwe «mit der Auflage des Bauprojekts» aufgezeigt werden. Wie bereits in der Beschwerde erwähnt, möchte ich nochmals festhalten: Die Zentrumsplanung Kriens ist ein Stadtentwicklungsprojekt, von der Stadt Kriens zwar gewünscht, aber letztlich ist es ein freiwilliges, politisches Projekt, an keine Termine gebunden, wie aufgezeigt mit vielen Hürden behaftet, bei dem dann, selbstverständlich, wie bei jedem Bauprojekt, auch die Umweltauswirkungen zu klären sind. Im Gegensatz dazu ist der Lärmschutz ein gesetzlicher Auftrag mit einer hohen, terminlichen Dringlichkeit.
4. Die Behörden sind verpflichtet, die Bürger vor übermässigem Lärm zu schützen. Sie hatten 30 Jahre lang Zeit, die Strassen gemäss der Lärmschutzverordnung zu sanieren. 2018 ist die Frist abgelaufen. Dass die Gesundheit der Anwohner der Luzernerstrasse in Kriens noch auf Jahre hinaus geschädigt wird, weil der Kanton Luzern möglicherweise irgend einmal das Zentrum umgestalten und erst dann die nicht rechtskonform durchgeführte Lärmsanierung allenfalls korrigieren wird, ist unverhältnismässig und nicht halt-

bar, zumal es einfache, rasch realisierbare und kostengünstige Massnahmen gibt, um den Lärm nachhaltig zu senken und so den Anforderungen der Lärmschutzgesetzgebung gerecht zu werden.

Die Prüfung und Errichtung einer Tempo-30-Strecke im Perimeter des SSP K4 wäre eine solche Massnahme. Dass sich eine solche Strecke rasch, günstig, ohne weiteren baulichen Massnahmen realisieren lässt, wurde schon mehrfach aufgezeigt, zuletzt im SVV-Fachartikel «Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen – es geht auch einfach» mit Praxisbeispielen aus der Stadt Luzern (SVV Nr. 6/2020, 6. Juni 2020, Beilage 4). Dass solche «einfachen» Tempo-30-Umsetzungen in Bezug auf den Lärm auch Wirkung zeigen, haben zuletzt Stadt und Kanton Zürich in ihrer Wirkungsanalyse zu Tempo 30 nachgewiesen (Medienmitteilung vom 2. Juli 2020, Beilage 5). Sollte dann – in Jahren – die Situation mit dem Projekt Zentrum im Kernbereich von Kriens noch zusätzlich verbessert werden (etwa durch die Umgestaltung der Hauptstrasse innerorts unter Anwendung der VSS-Gestaltungsnorm SNG 640 303), so ist das zu begrüssen. Die vorzeitige, rasche Umsetzung des Lärmschutzes mit einer Tempo-30-Strecke steht dem nicht im Weg.

5. Das uwe schreibt im Begleitbrief zum Studienauftrags-Entwurf: «Abschliessend kann somit festgehalten werden, dass – wie im angefochtenen Entscheid in Aussicht gestellt – die Zentrumsplanung und damit die Neuberurteilung der Lärmsituation (...) an die Hand genommen wird.»

Das ist mit aller Entschiedenheit zurückzuweisen. Die Ausführungen in meiner Stellungnahme zeigen klar auf, dass dem nicht so ist; ein inhaltlich und juristisch unverbindlicher Entwurf eines Studienauftrags für ein Stadtentwicklungsprojekt genügt weder als Beweis, dass der Kanton Luzern die Lärmsituation an der Luzernerstrasse zeitnah neu beurteilt, noch als Mittel, der gesetzlichen Pflicht zum dringlichen Lärmschutz gerecht zu werden.

6. Gestatten Sie mir, abschliessend noch auf einen neuen Entscheid des Bundesgerichts (1C_350/2019 vom 16. Juni 2020) hinzuweisen. In diesem kürzlich ergangenen Entscheid werden verschiedene für das vorliegende Verfahren relevante Aspekte thematisiert, denen auch vorliegend Rechnung zu tragen ist, unter anderem:

- Das Bundesgericht bestätigt erneut, dass die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – neben dem Einbau eines lärmarmen Strassenbelags – eine geeignete Massnahme der Emissionsbegrenzung bei sanierungsbedürftigen Strassen ist (mit Verweis auf BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 4.2; BGer 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016 E. 5.3), hängt doch die Lautstärke vorbeifahrender Motorfahrzeuge wesentlich von der gefahrenen Geschwindigkeit ab. Mit Verweis auf die Vernehmlassung des BAFU unterstreicht das Bundesgericht ein weiteres Mal, dass eine **Temporeduktion eine günstige Massnahme** sei, die in Abhängigkeit der konkre-

ten Gegebenheiten eine Wirksamkeit von bis zu 3 dB (A) aufweist und insbesondere störende Lärmspitzen mindert (BGer 1C_350/2019 vom 16. Juni 2020, E. 4.3.1, E. 4.3.4).

- Dabei sind für die Beurteilung der effektiven Lärmsituation auch die Maximalpegel sowie die Flankensteilheit des Schallpegels relevant. Dadurch werden die Lärmspitzen abgebildet, die namentlich durch Motorfahrzeuge mit übersetzter Geschwindigkeit bzw. mit hoher Beschleunigung verursacht werden (BGer 1C_350/2019 vom 16. Juni 2020, E. 4.4). Für die Frage, ob vorsorgliche Emissionsbegrenzungen nach Art. 11 Abs. 2 USG und Art. 8 Abs. 1 LSV bzw. Art. 13 Abs. 2 lit. a LSV zu treffen sind, kommt diesen lärmintensiven Einzelereignissen Bedeutung zu.
- Im Sinne der Vorsorge sind sodann **alle (möglichen) Massnahmen** auch jenseits der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A) zu prüfen (z. B. der Einsatz von stationären Blechpolizisten), um Anwohner einer verkehrsbelasteten Strasse vor lästigem Lärm, Beschleunigungslärm, lauten Maximalpegeln und damit vor Aufwach- oder Stressreaktionen zu schützen (vgl. BGer 1C_350/2019 vom 16. Juni 2020, E. 4.3.1, E. 4.4).

Ich danke Ihnen für die Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Dominik Hertach

Beilagen:

1. Auszug aus dem Richtplan Zentrum Kriens, 2004
2. Luzernerzeitung vom 25. Juli 2016
3. Wortprotokoll des ER Kriens und Medienberichterstattung vom 13. Februar 2020
4. SVV-Fachartikel vom 6. Juni 2020
5. Medienmitteilung von Stadt und Kanton Zürich vom 2. Juli 2020