KOST+PARTNER AG Ingenieure und Planer
Hirschengraben 33a | Postfach | 6000 Luzern 7
T 041 926 06 06 | info@kost-partner.ch
www.kost-partner.ch

22250 Pilatusplatz Luzern

Fact Sheet: Prüfung Variante IG Pilatusplatz

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 1

2 Grundlagen 2

3 Technische Prüfung 2

3.1 Projektziele / Randbedingungen 2
3.2 Vorprojekt Juli 2018 - Begründung Parkplatzaufhebung Obergrundstrasse 4
3.3 Idee IG Pilatusplatz 5
3.4 Prüfung Vorschlag IG Pilatusplatz 5

4 Fazit 9

1 Ausgangslage

Das Gesamtprojekt Pilatusplatz verfolgt neben der Werkleitungs- und Strassensanierung die Ziele, die Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002 (BehiG; SR 151.3) auszugestalten, eine neue Radverkehrsquerung zu schaffen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dazu wurde im Auftrag des Kantons und verschiedener Werkleitungsbetriebe bis im Juli 2018 ein Vorprojekt fertiggestellt. Dieses Vorprojekt orientierte sich gemäss Auftrag des Kantons an der bestehenden Verkehrsführung. Mitglieder der Begleitgruppe, bestehend aus Anliegern, Gewerbetreibenden, Verbänden und Interessierten, monierten im Sommer 2018 diesen Umstand und regten an, die für die Umsetzung notwendige Baustellenverkehrsführung über den Hallwilerweg permanent festzulegen. In dieser sogenannten Y-Lösung wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) von der Obergrundstrasse Nord in den Hallwilerweg verlagert.

In der Zwischenzeit sind diverse Studien zur Machbarkeit und zur Gestaltung ausgearbeitet worden, welche als Grundlage für ein neues Vorprojekt auf Basis der Y-Lösung dienen. Stadt und Kanton werden nach Vorliegen der beiden Vorprojektdossiers einen Variantenentscheid fällen.

Die IG Pilatusplatz steht dem Nutzen der alternativen Verkehrsführung kritisch gegenüber. Insbesondere der Verlust von Parkplätzen wird kritisiert. Aus ihrer Sicht wird aufgrund des hohen ÖV-Aufkommens die Obergrundstrasse Nord auch bei der Y-Verkehrsführung stark befahren. Deshalb möchte die IG eine vertiefte Prüfung des ursprünglichen Vorprojekts mit einem möglichen Erhalt der bestehenden Parkplätze in der Obergrundstrasse.

Das vorliegende Fact Sheet prüft die Variante der IG aus technischer Sicht und zeigt im Bereich der Obergrundstrasse Nord die vielen Abhängigkeiten auf.

2 Grundlagen

[1] Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft. (2020). *741.01 Strassenverkehrsgesetz (SVG)*

[2] Kanton Luzern. (2020). *SRL 755 – Strassengesetz (StrG)*. Luzern

[3] VSS 40 040b: Projektierung, Grundlagen – Strassentypen (03/2019)

[4] VSS 40 042: Projektierung, Grundlagen – Strassentyp: Hauptverkehrsstrassen (03/2019)

[5] VSS 40 291a: Parkieren – Anordnung und Geometrie Parkierungsanlagen (03/2019)

[6] SN 640 070: Fussgängerverkehr - Grundnorm (02/2009)

[7] SN 640 280: Parkieren – Grundlagen (12/2013)

[8] Metron Bern AG. (2020). *Standards Veloverkehr, Stadt Luzern.* Bern

[9] Metron Bern AG. (2020). *Standards Fussverkehr, Stadt Luzern.* Bern

[10] Kost + Partner AG. (2018). *Technischer Bericht, Überarbeitetes Vorprojekt*. Luzern

[11] Kost + Partner AG. (2018). *Plan 22250-102A, Situation 1:200, IST-Plan Pilatusplatz – Hirschengraben, Überarbeitetes Vorprojekt*. Luzern

[12] Kost + Partner AG. (2018). *Plan 22250-111A, Situation 1:200, IST-Plan Pilatusplatz – Hirschengraben, Überarbeitetes Vorprojekt*. Luzern

[13] Stadt Luzern Tiefbauamt (2019). *Faktenblatt Parkplätze mit Rückwärtsfahren auf Kantonsstrasse (Obergrundstrasse)*. Luzern

[14] IG Pilatusplatz. (2020). *Fotomontage Parkplatzerhalt vom Brückenbau mit Blickrichtung Hirschengraben.* Luzern

[15] IG Pilatusplatz. (2020). *Fotomontage Parkplatzerhalt vom Hirschengraben mit Blickrichtung Brückenbau.* Luzern

[16] IG Pilatusplatz. (2020). *Situationsausschnitt mit Grundidee für Parkplatzerhalt.* Luzern

3 Technische Prüfung

3.1 Projektziele und Randbedingungen

Nachfolgend sind die Projektziele und Randbedingungen des Projekts Pilatusplatz, welche für das vorliegende Fact Sheet relevant sind, aufgeführt:

Keine Verminderung MIV-/ÖV-Kapazität

Die vorhandene Kapazität für MIV und ÖV muss beibehalten werden. Deshalb dürfen keine Spurabbauten und Spurverkürzungen vorgenommen werden.

Bushaltestellen nach Vorgaben BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz)

Gemäss aktuellem Bundesgesetz (BehiG; SR 151.3) sind Bushaltestellen behindertengerecht auszubauen. Hier die wichtigsten Randbedingungen für die nachfolgende Betrachtung:

- Haltekante muss in einer Geraden liegen (wegen Anschlaghöhe ist das Überstreifen des Randsteins nicht möglich)
- Manövrierfläche auf Gehweg (Fläche frei von jeglichen Hindernissen für Rollstuhlfahrer; da die Bushaltestelle von vielen verschiedenen Bussen angefahren wird: auf gesamte Länge 2.00 m breit)

Aufgrund der vielen unterschiedlichen Bussen ist gemäss Aussage des VVL die Bushaltestelle so lange wie möglich auszubilden.

Neue, direkte & sichere Radverkehrsquerung

Der Projektauftrag des Kantons beinhaltet die Schaffung einer neuen, direkten und sicheren Radverbindung vom Bruchquartier in den östlich liegenden Stadtteil. In einem Variantenstudium (Rudolf Keller & Partner) wurde als Bestvariante eine Radverkehrsanlage (RVA) im Ringverkehr gefunden. Dies gilt bei der aktuellen Verkehrsführung. Bei einer Veränderung der Verkehrsführung kann sich die Bestvariante für die RVA verändern. Bei einer Umsetzung des Vorprojekts Juli 2018 ist eine RVA im Bereich der Obergrundstrasse Nord erforderlich. Die Radfahrer werden vom Pilatusplatz in Richtung Hirschengraben verkehren.

Sicherheitstechnische Sanierung Fussgängerstreifen

Der bestehende Fussgängerstreifen in der Obergrundstrasse Nord führt über drei Fahrspuren. Er ist weder geregelt (keine Lichtsignalanlage) noch weist er Schutzinseln auf. Dies entspricht nicht den aktuellen Normvorgaben. Aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse sind Schutzinseln nicht möglich. Deshalb ist im Vorprojekt Juli 2018 eine Lichtsignalanlage (Ampeln) vorgesehen.

Verbesserung Normalprofil entsprechend den heutigen Anforderungen

Gemäss den Vorgaben des Kantons hat die Spurbreite 3.50 m zu betragen. Dies ist aufgrund der engen Platzverhältnisse nicht überall möglich. Eine Reduktion bis auf 3.25 m ist umsetzbar, muss aber gegenüber dem Kanton begründet werden.

Stadträumliche Aufwertung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Die Chance für eine stadträumliche Aufwertung und für eine zukünftig möglichst grosse Nutzungsflexibilität sollen erkannt und genutzt werden.

Die stadträumliche Aufwertung ist aus technischer Sicht schwer beurteilbar. In der nachfolgenden Betrachtung wird davon ausgegangen, dass die bestehende Funktion bei zu behalten ist. Deshalb ist die Baumreihe entlang des Stadthauses zu erhalten.

3.2 Vorprojekt Juli 2018 – Begründung Parkplatzaufhebung Obergrundstrasse

Heute sind in der Obergrundstrasse Nord rund 15 Parkplätze als schräge Parkfelder angeordnet. Beim Einparkieren fährt man vorwärts auf das Parkfeld. Beim Ausparkieren muss man rückwärts in die drei bis vier spurige Obergrundstrasse (inkl. Bushaltestelle) fahren.

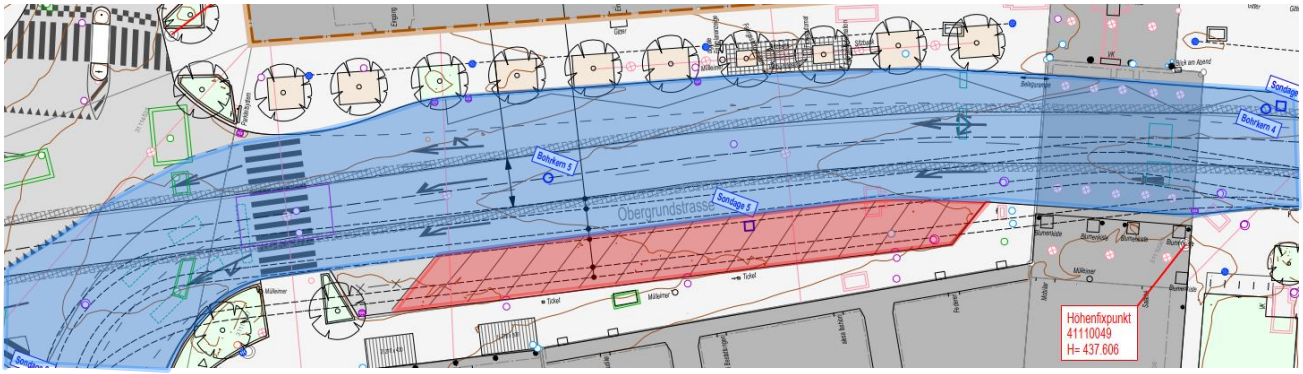


Abbildung 1: Situationsausschnitt Parkplätze Obergrundstrasse (rot) und Kantonsstrasse (blau)

Gemäss Vorgaben vom Kanton sind Rückwärtsmanöver auf die Kantonsstrasse nicht zulässig. Aktuell gibt es viele Situationen, in welchen dies notwendig ist. So beispielsweise auch bei den Parkplätzen in der Obergrundstrasse Nord. Der Kanton setzt die Vorgabe bezüglich der unzulässigen Rückwärtsmanöver in Kantonsstrassen Schritt für Schritt um. Meist erfolgt dies im Zusammenhang mit Kantonsstrassenprojekten.

Die Vorgabe bezüglich des Rückwärtsmanövers kann wie folgt begründet werden:

- Beim Rückwärtsfahren dürfen andere Strassenbenützer nicht behindert werden ([1], Art. 36 Abs 4).
- Kantonsstrassen sind Hauptverkehrsstrassen (Funktion: national bis zwischenörtlich verbinden, hohe Leistung und Sicherheit bei mittleren Geschwindigkeiten; Betriebliche Anforderungen: Parkierung direkt an Fahrbahnrand innerorts unerwünscht [3], Tab. 2)
- Der seitliche Zutritt für Motorfahrzeuge erfolgt über Knoten. Anliegende Grundstücke und Gebäude sind rückwärtig zu erschliessen ([4], Ziff. 5)
- Parkierungsanlagen, deren Benutzung Manöver auf der Fahrbahn erfordern, sind in der Regel nur an siedlungsorientierten Strassen zulässig. ([5], Ziff. 8.1)
- Beim Anschluss der Parkierungsanlage an das angrenzende Strassennetz sind die Aspekte der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses und der Kapazität zu berücksichtigen ([7], Ziff. 9.7)

Die Vorgaben des seitlichen Zutrittes von Motorfahrzeugen kann neben Grundstücken und Gebäuden auch auf Parkierungsanlagen übertragen werden. Zudem sind aufgrund des Strassentyps (Hauptverkehrsstrasse) und des hohen Verkehrsaufkommens die Aspekte Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Kapazität so hoch zu gewichten, dass eine direkte Erschliessung der Parkfelder ab der Obergrundstrasse als nicht sinnvoll erachtet wird. Ein ausführliches Argumentarium basierend auf den geltenden Gesetzesartikeln und gültigen Normen findet sich in [13].

Im Vorprojekt Juli 2018 wird der durch die Entfernung der Parkplätze gewonnene Platz für die Anordnung der RVA sowie der Rechtsabbiegespur von der Obergrundstrasse Nord in den Hirschengraben Richtung Bahnhof genutzt. Sowohl die RVA als auch die Abbiegespur wurden vom Kanton gefordert (vgl. Kapitel 3.1).

3.3 Idee IG Pilatusplatz

Die IG Pilatusplatz steht dem Nutzen der alternativen Verkehrsführung (Y-Lösung) kritisch gegenüber. Insbesondere der Verlust von Parkplätzen wird kritisiert. Aus ihrer Sicht wird aufgrund des hohen ÖV-Aufkommens die Obergrundstrasse Nord auch bei der Y-Verkehrsführung stark befahren. Deshalb möchte die IG eine vertiefte Prüfung des ursprünglichen Vorprojekts mit einem möglichen Erhalt der bestehenden Parkplätze in der Obergrundstrasse Nord. Dazu hat sie eine Lösungsmöglichkeit in Fotomontagen aufgezeigt (siehe Abbildung 2).

Abbildung 2: Fotomontage IG Pilatusplatz

Der Vorschlag der IG Pilatusplatz sieht vor, neben der bestehenden Parkierung eine Fahrgasse zu realisieren. Diese soll mit einer Trenninsel gegenüber den zwei Fahrspuren des MIV und der Bushaltestelle abgegrenzt werden.

3.4 Prüfung Vorschlag IG Pilatusplatz

Entgegen der Parkplätze in der Obergrundstrasse Nord werden im Vorprojekt Juli 2018 die Parkplätze im Hallwilerweg mehrheitlich erhalten. Gemäss Forderungen des Kantons darf es aufgrund von Parkiermanövern zu keinem Rückstau in die Kantonsstrasse kommen. Aus diesem Grund werden im Vorprojekt Juli 2018 die nördlichsten sieben Parkplätze im Hallwilerweg aufgehoben.

Die Parkplätze im Hallwilerweg können erhalten werden, weil sie eine separate Fahrgasse aufweisen und somit nicht direkt ab der Kantonsstrasse erschlossen sind. Diese Fahrgasse ist mit einer Trenninsel von den Hauptfahrbahn abgetrennt.

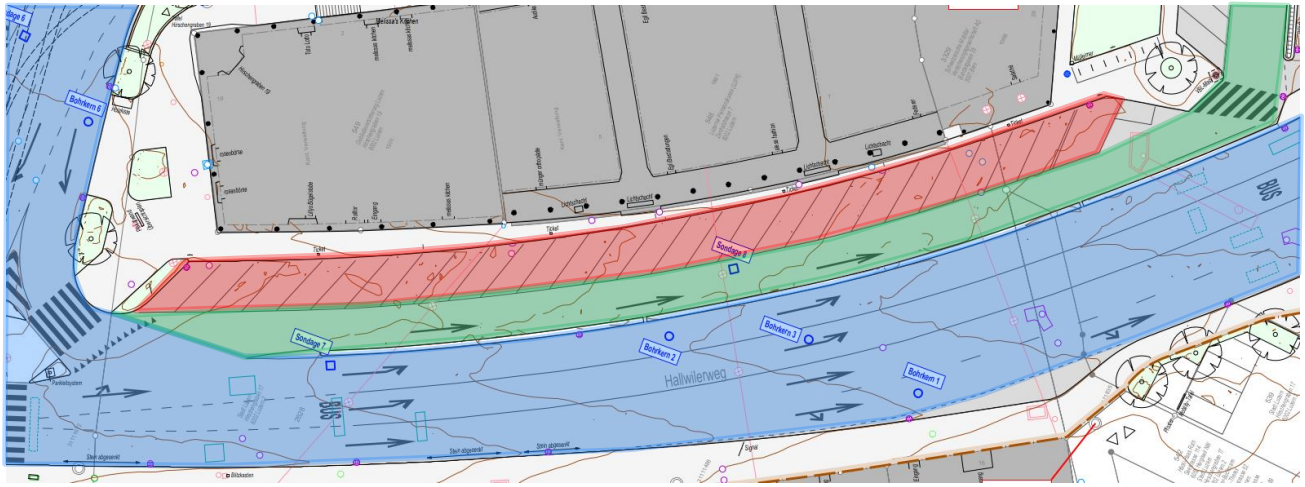


Abbildung 3: Situationsauschnitt Hallwilerweg (Kantonsstrasse: blau, Parkplätze: rot, Fahrgasse: grün)

Um einen Parkplatzerhalt in der Obergrundstrasse Nord zu ermöglichen, müsste eine analoge Lösung wie im Hallwilerweg gefunden werden. Diese wurde von der IG Pilatusplatz erkannt.

Basierend auf dem Vorschlag der IG Pilatusplatz ist in der Ist-Situation (Abbildung 4) sowie in einem Querschnitt (Abbildung 5) eine mögliche Umsetzung aufgezeigt. Auf Seite Inselbau ist die bestehende Boulevardfläche sowie die bestehende Trottoirfläche berücksichtigt. Die Trottoirfläche ist minimale 2.00 m breit. Anschliessend ist die 4.90 m breite Schrägparkierung sowie die dazugehörige 3.00 m breite Fahrgasse gemäss [5] angeordnet. Durch eine 0.50 m breite Trenninsel getrennt folgen die beiden je 3.25 m breiten Fahrspuren sowie die 3.00 m breite Bushaltestelle. Entlang der Bushaltestelle ist ein 2.00 m breite Manövrierfläche nach Vorgaben BehiG angeordnet. Die Bushaltestelle weisst dieselbe Länge auf wie im Vorprojekt Juli 2018. Die Haltekante wird über eine Länge von ca. 41 m mit einer Anschlaghöhe von 22 cm ausgeführt. Mit diesem Lösungsansatz sind ca. 12 Parkplätze möglich.

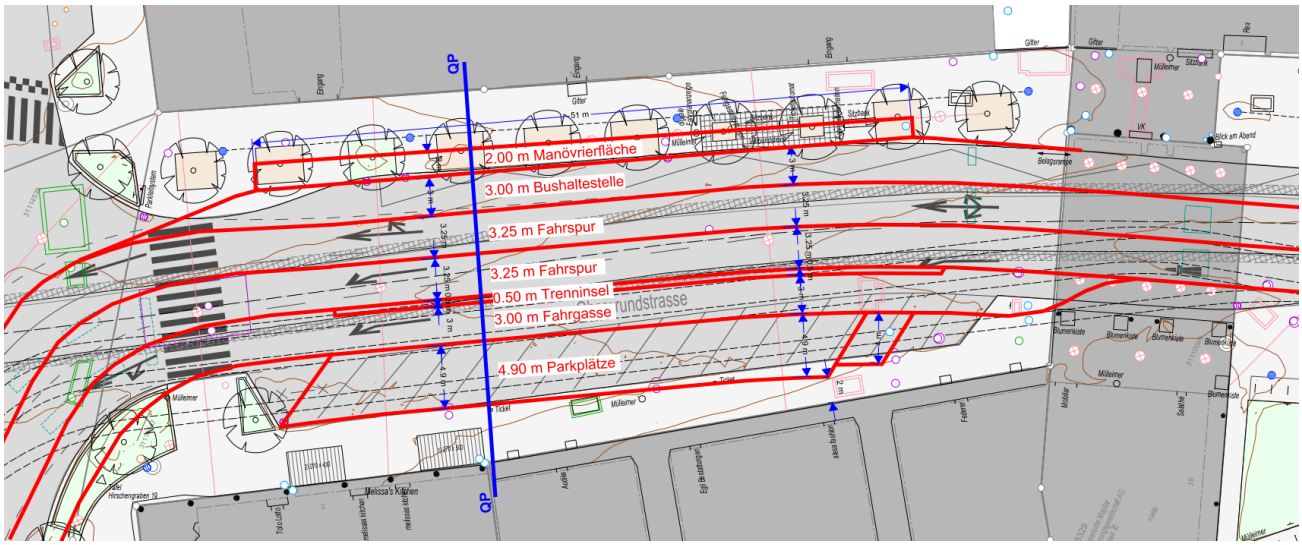


Abbildung 4: Ist-Situation mit Projektvorschlag IG Pilatusplatz

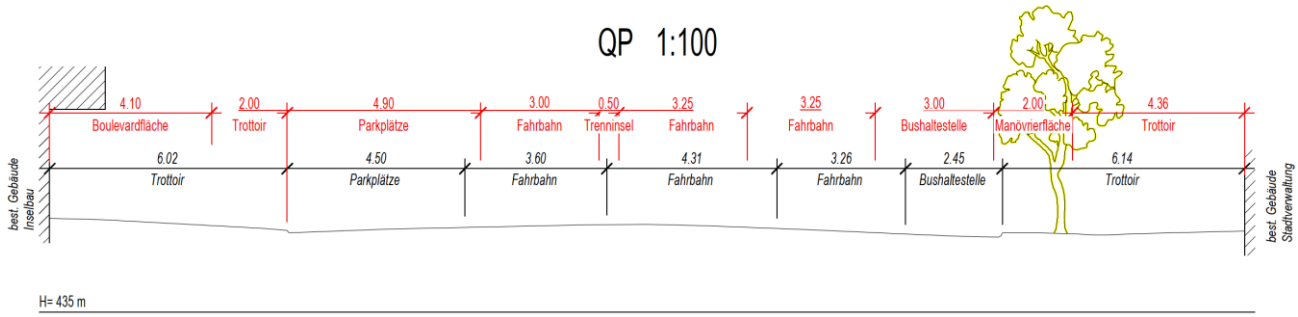


Abbildung 5: Querschnitt mit Projektvorschlag IG Pilatusplatz (Bestand: schwarz, Projektvorschlag: rot)

Wird der Vorschlag IG Pilatusplatz, wie in Abbildung 4 dargestellt, umgesetzt, können nachfolgende Projektziele, Randbedingungen und Normen nicht eingehalten werden:

- Es kann aus Platzgründen keine RVA integriert werden. → Projektziel nicht erfüllt
- Die gemäss BehiG erforderliche Manövrierfläche von 2.00 m liegt im Bereich der Bäume. Dadurch müssen die Bäume gefällt werden. → Projektziel nicht erfüllt
- Keine Verbesserung von Normalprofil: Spurbreiten sind 3.25 m. → An untere Grenze von Projektvorgaben
- Gemäss [6] muss das Trottoir mindestens 2.50 m breit sein. Entlang der Schrägparkierung sowie der Boulevardfläche ist zudem ein Umfeldzuschlag von je 0.50 m zu addieren. → Norm nicht eingehalten

Daraus folgt, dass wenn der Erhalt der Parkplätze die oberste Priorität zugeordnet wird, andere Projektziele nicht erfüllt werden können. Da ein Platzproblem besteht, muss entweder mehr Platz geschaffen werden (z.B. Gebäudeabbruch) oder auf Projektziele verzichtet werden, welche Platz benötigen (z.B. Fahrspur, Aufwertung, Ausbau Bushaltestelle nach BehiG, RVA). Ein Gebäudeabbruch zur Platzschaffung ist unverhältnismässig und wird nicht weiter thematisiert. Deshalb ist eine Diskussion über die Priorisierung der einzelnen Projektzielen zu führen.

Die Bewilligungsfähigkeit des Projektes ist aus unserer Sicht bei einem Verzicht auf Fahrspuren (Reduktion der Leistungsfähigkeit) und/oder Ausbau der Bushaltestelle nach BehiG nicht gegeben. Demzufolge verbleibt ein Verzicht auf die RVA sowie Reduktion der städteräumlichen Aufwertung. Eine solche Lösung ist in der Abbildung 4 und Abbildung 5 dargestellt. Bezüglich Aufwertung wäre es wahrscheinlich möglich, nach der Manövrierfläche eine neue Baumreihe vor der Stadtverwaltung zu erstellen. Für eine RVA entlang des Inselbaus ist aufgrund der Parkplätze nicht genügend Platz vorhanden. Auf der Seite der Stadtverwaltung ergeben sich sowohl entlang der Bushaltestelle als auch des Stadthauses grosse Konflikte mit Fussgängern (gegenseitige Sicht ist schlecht, flächiges Queren der Fussgänger über die RVA infolge langer Haltekante etc.). Deshalb wird die Erstellung einer RVA als nicht umsetzbar beurteilt. In diesem Fall müsste durch die Bauherrschaft geprüft werden, ob die RVA ausserhalb des Projektperimeters (z.B. Rütligasse) soweit ausgebaut werden kann, dass der Wegfall der RVA am Pilatusplatz kompensiert wird.

Zusätzlich hat der Kanton für das Vorprojekt Juli 2018 eine Rechtsabbiegespur für die Kleinstadt gefordert. Diese ist in den Projektplänen des Vorprojekts integriert, wurde aber in der obigen Prüfung nicht mitberücksichtigt. In den folgenden zwei Abbildungen sind Lösungsmöglichkeiten mit dieser Rechtsabbiegespur aufgezeigt.

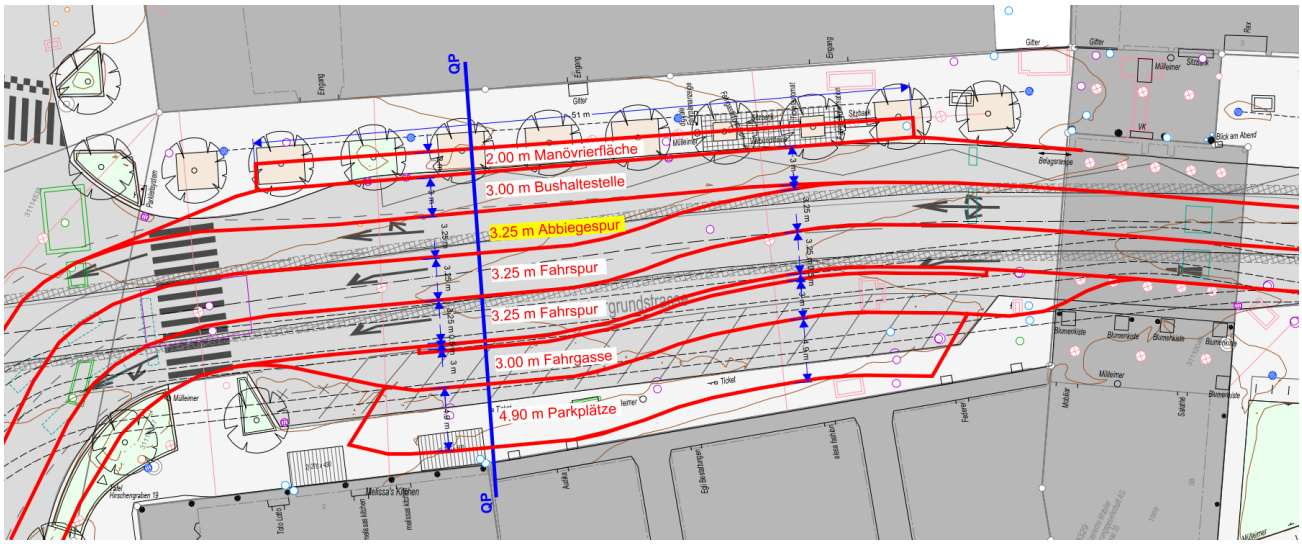


Abbildung 6: Lösungsmöglichkeit mit Rechtsabbiegespur Kleinstadt (kein Trottoir bei Inselbau)

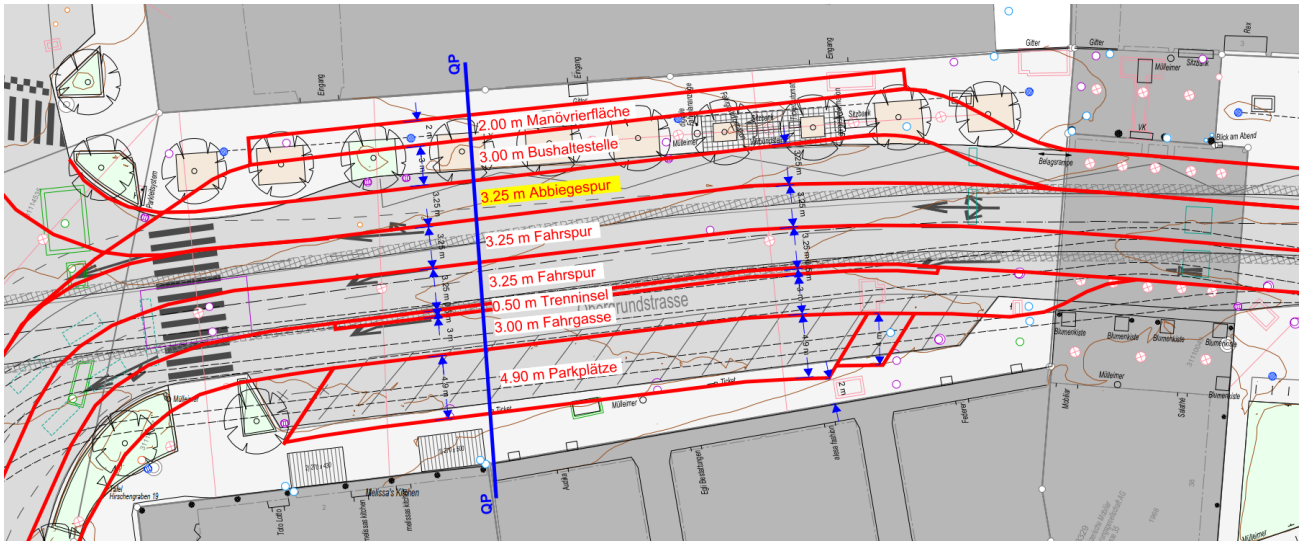


Abbildung 7: Lösungsmöglichkeit mit Rechtsabbiegespur Kleinstadt (beidseitiges Trottoir)

Bei der oberen Lösungsmöglichkeit resultiert keine ausreichende Trottoirbreite (Minimal ca. 1.20 m) entlang des Inselbaus. Bei der unteren Lösungsmöglichkeit ist die Busführung mit der Verschwenkung suboptimal (Länge Haltekante mit 22 cm Anschlag verkürzt sich um 10 m). Zudem wird die Verkehrsfläche stark in Richtung Stadthaus verschoben, was einer möglichen Aufwertung entgegenwirkt.

4 Fazit

Das vorliegende Fact Sheet zeigt auf, welche Konflikte entstehen, wenn dem Parkplatzerhalt oberste Priorität zugeordnet wird. Damit die Parkplätze bewilligungsfähig sind, ist eine zusätzliche, von der restlichen Fahrbahn abgetrennte Fahrgasse notwendig. Durch den zusätzlichen Platzbedarf entstehen Konflikte mit den vorgegebenen Projektzielen. Als zwingende Projektziele wird von uns das Beibehalten der vorhandenen Fahrspuren (keine Reduktion der Leistungsfähigkeit) sowie der BehiG-taugliche Ausbau der Bushaltestelle eingeschätzt. Bei den restlichen Projektzielen (RVA, Reduktion der städtebaulichen Aufwertung) ist eine Priorisierung notwendig. Dadurch können Sie mit der richtigen Wichtigkeit im Projekt mitberücksichtigt werden.

Neben den im Kapitel 3.1 aufgezeigten Projektzielen und Randbedingungen wurde vom Kanton im Vorprojekt eine zusätzliche Rechtsabbiegespur für die Kleinstadt gefordert. Diese benötigt zusätzlichen Platzbedarf. Mögliche Lösungen sind in Abbildung 6 und Abbildung 7 dargestellt. Ist diese Forderung als zwingend einzustufen, so ergeben sich noch stärkere Konflikte mit den restlichen Projektzielen.

Sollte dem Erhalt der Parkplätze im Rahmen des Projektes Pilatusplatz die höchste Priorität eingeräumt werden, so müssen in einem nächsten Schritt folgende Fragestellungen geklärt werden:

- Welche Projektziele sind Killerkriterien, wenn sie nicht erreicht werden?
- Welche übrigen Projektziele sind welcher Priorität zuzuordnen?
- Kann auf die Rechtsabbiegespur in die Kleinstadt verzichtet werden?
- Welche zusätzliche Projektziele und Randbedingungen sind zu setzen, damit alle Verkehrsteilnehmer und Anstösser genügend berücksichtigt und gewichtet werden können (z.B. Trottoirbreiten, Boulevardflächen)?
- Liegen genügend Gründe vor, um die Fahrspurbreiten auf 3.25 m zu reduzieren?
- Erfolgt aus der Reduktion der Fahrstreifenbreite eine Reduktion der Verkehrskapazität?
- Ist eine RVA auf Seite Stadtverwaltung tatsächlich nicht möglich?
- Ist die Fällung der Bäume bewilligungsfähig / politisch durchsetzbar?
    - …wenn sie in Richtung Stadthaus verschoben ersetzt werden?
    - …wenn sie ersatzlos gefällt werden?

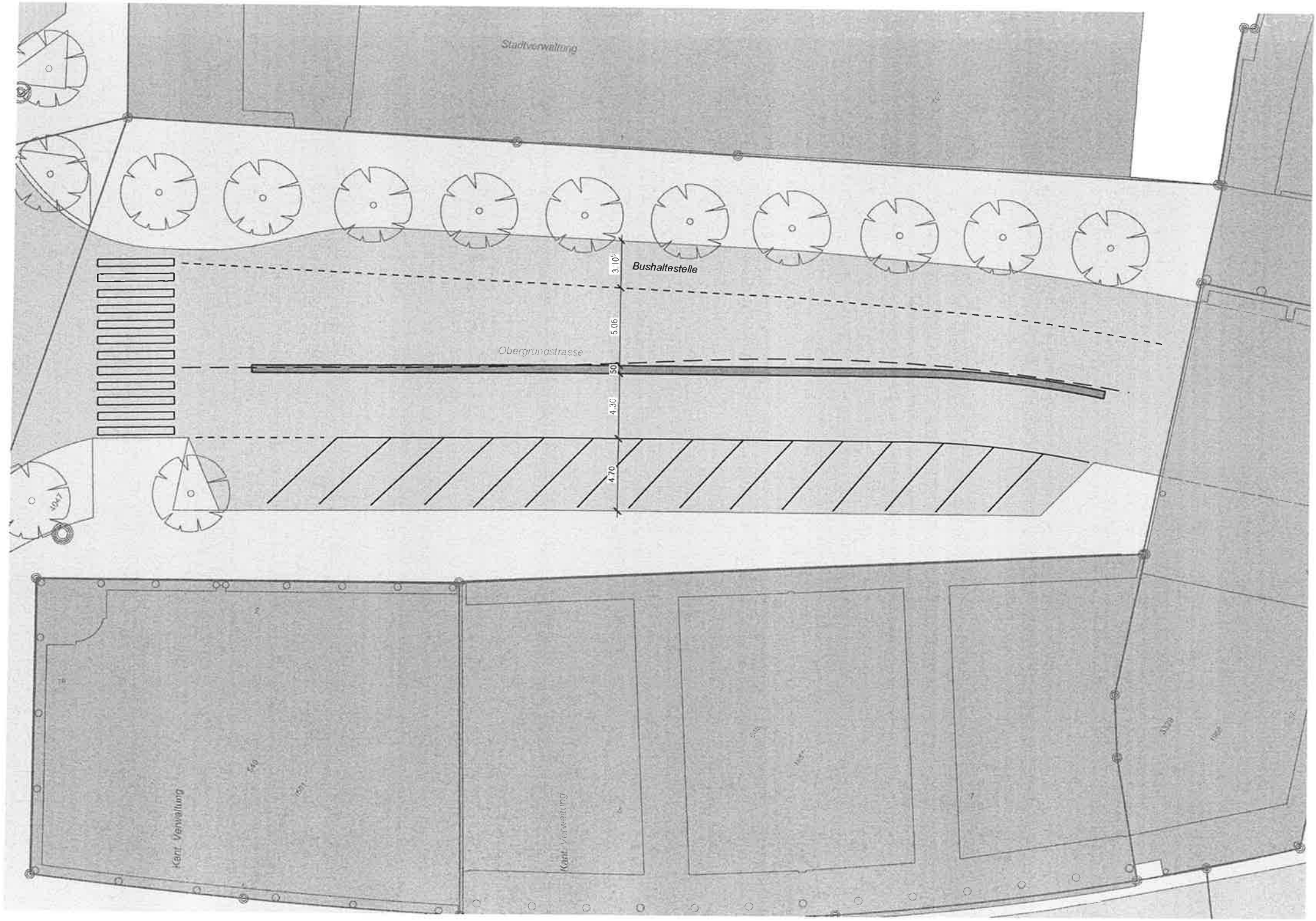
Luzern, 11.11.2020 / LuLu, KoCh

Anhang:

- Unterlagen IG Pilatusplatz ([14] bis [16])
- Faktenblatt Parkplätze mit Rückwärtseinfahrten auf Kantonsstrasse ([13])

Vonarburg
Audika
Carisson
Carisson
D15

die Mobiliar
19


Stadtverwaltung
Bushaltestelle
3.10
5.06
Obergrundstrasse
50
4.30
4.70
Kant. Verwaltung
Kant. Verwaltung

Stadt
Luzern
Tiefbauamt

Faktenblatt

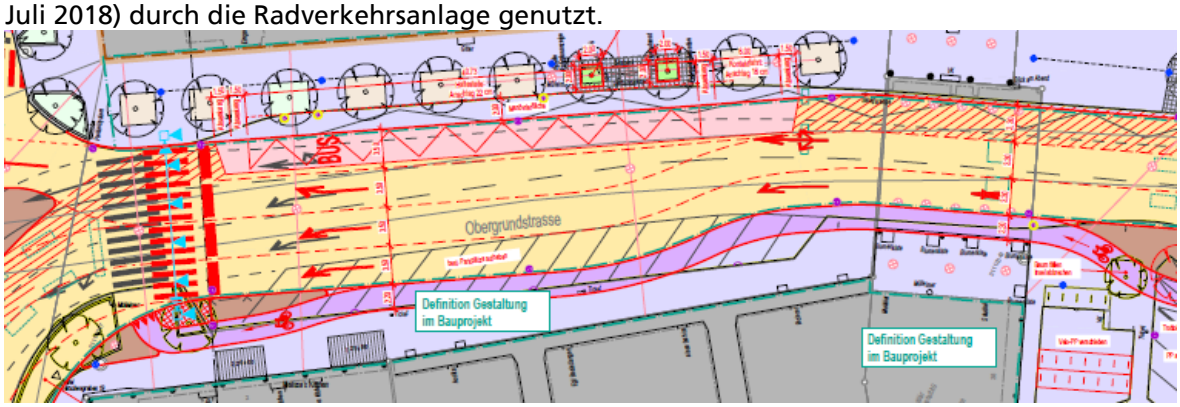
Parkplätze mit Rückwärtseinfahrten auf Kantonsstrasse (Obergrundstrasse)

1 Inhaltsverzeichnis

1 Inhaltsverzeichnis 1
2 Ausgangslage 1
3 Rechtliche Grundlagen 2
4 Argumentation 3
5 Beilage1: Gesetzestexte (Auszüge) 5
6 Beilage 2: technische Normen (Auszug) 8

2 Ausgangslage

Am Pilatusplatz (Obergrundstrasse) befinden sich zurzeit 15 Parkplätze mit Rückwärtseinfahrten in die Kantonsstrasse. Diese sind im Projekt Pilatusplatz bei der heutigen Verkehrsführung als Vorgabe aus Sicherheitsgründen aufzuheben. Teile dieses Raums werden im Projekt (VP Juli 2018) durch die Radverkehrsanlage genutzt.



Die Aufhebung dieser Parkplätze ist durch die Öffentlichkeit umstritten. Von Teilen wird in Frage gestellt, ob für diesen Abbau die rechtliche oder technische Notwendigkeit bestehe.

Mit dem vorliegenden Faktenblatt werden für den internen Gebrauch die rechtlichen und technischen Argumente und Begründungen zusammengetragen.

Stadt Luzern
Tiefbauamt
Industriestrasse 6
6005 Luzern
Telefon: 041 208 86 86
Fax: 041 208 86 99
E-Mail: tiefbauamt@stadtluzern.ch
www.tiefbauamt.stadtluzern.ch

3 Rechtliche Grundlagen

a. Behebung der Gefahrenstelle

Gemäss eidgenössischem Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01, SVG) Artikel 6a tragen die Bauherrschaften bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung. Es sind Planungen zu erarbeiten, welche Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen erkennen und beheben. In diesem Sinn konkretisiert die kantonale Gesetzgebung im §2 des Strassengesetzes, (SRL Nr. 755, StrG) diesen Grundsatz, wonach Kanton, Gemeinden unter Beachtung der u.a. Verkehrssicherheit insbesondere folgende Grundsätze berücksichtigen: Der motorisierte Verkehr ist vom übrigen Verkehr zu trennen, soweit es die Verkehrssicherheit erfordert und die örtlichen Verhältnisse zulassen (c). Ausserordentliche Gefahrenstellen sind rasch zu sanieren (d) und das Strassennetz hat den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer zu genügen und entsprechend leistungsfähig zu sein (a).

b. Verbot von sicherheitsgefährdenden Handlungen

Weiter hält § 29 StrG fest, dass Handlungen, die den Verkehr beeinträchtigen oder die Sicherheit gefährden untersagt sind. Hierzu statuiert Art. 36 Abs. 4 SVG fest, dass der Führer, der sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen oder gar rückwärtsfahren will, andere Strassenbenützer nicht behindern darf; diese haben den Vortritt. Ausführend zu dieser Bestimmung konkretisiert der Art. 15 der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11, VRV) der besondere Fall des Vortritts von einem Parkplatz auf eine Haupt- oder Nebenstrasse. Demnach muss der Benützer/-innen der Strasse beim Wegfahren vom Parkplatz den Vortritt gewährt werden. Ist die Stelle unübersichtlich, so muss der Fahrzeugführer anhalten. Wenn nötig, muss er eine Hilfsperson beiziehen, die das Fahrmanöver überwacht. Weiter halt Art. 17 VRV fest Regeln zum Wegfahren bzw. Rückwärtsfahren. Hierbei sollen keine anderen Strassenbenützer gefährdet werden. Zudem soll wenn möglich eine Hilfsperson beigezogen werden. Ferner hält diese Bestimmung fest, dass das Rückwärtsfahren in unübersichtlichen Strassenverzweigungen untersagt ist.

c. Regeln der Strassenbautechnik

In der kantonalen Strassenverordnung (SRL Nr. 756, StrV) Artikel 11 ist festgehalten, dass bei Bau und Unterhalt der Strasse die anerkannten Regeln der Strassenbautechnik zu beachten sind. Die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) werden explizit erwähnt. Weiter hält diese Bestimmung fest, dass Abweichungen von den VSS- Normen im Sinn einfacherer und kostengünstigerer Standards möglich sind, wenn die Umstände es zulassen.

- **SN 40 090b «Projektierung; Grundlagen, Sichtweiten»**
  In dieser Grundlagennorm dient zur Bestimmung der erforderlichen Hindernisfreiheit und zur Überprüfung der Sichtverhältnisse an bestehenden Anlagen. Es wird die Begriffe «vorhandene Sichtweite», «Anhaltesichtweite» und «Überholsichtweite» definiert festgelegt. Die Anhaltesichtweite ist die Distanz, welche ein fahrendes Fahrzeug überblicken muss, damit es vor einem unerwarteten Hindernis (hier: ausfahren eines geparkten Fahrzeuges) zuverlässig halten kann.

Die Übersetzung betreffend Sichtweiten für das ausfahrende Fahrzeug, damit es den Verkehr nicht massgebend stört ist in Norm SN 40 273a festgehalten.

- **SN 40 273a «Projektierung; Knoten Sichtverhältnisse»**
  Die Norm definiert Sichtfelder, welche frei sein müssen, damit Fahrmanöver in Knoten bzw. Einfahrten zulässig sind. Die freie Sichtdistanz zwischen zwei Verkehrsteilnehmern (z. B. ausparkender Fahrer/ vorbeifahrendes Fahrzeug) ist geschwindigkeitsabhängig.
  Die Sichtdistanz bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h beträgt 20 bis 35 m. Bei 50 km/h beträgt diese 50 bis 70 m.
  In der Situation an der Obergrundstrasse ist die Sichtdistanz des ausparkenden Fahrzeuges im Bereich von 0 bis wenige Meter

- **SN 40 291a «Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen»**
  Gemäss dieser Norm sind bei der Anordnung der Parkfelder zu beachten, dass der Parkverkehr den Verkehrsfluss des öffentlichen Strassennetzes, insbesondere durch Manöver auf der Fahrbahn oder durch Rückstau bei Einfahrten, nicht in unzumutbarer Weise behindern darf (Ziff. 7). Weiter hält diese Norm fest, dass die Wahl der Parkierungsform auf der Fahrbahn (dies ist aktuell die Situation an der Obergrundstrasse => Schrägparkfelder vor dem Gehweg) von den Platzverhältnissen abhängig ist. Die Norm statuiert weiter, dass sog. Schrägparkfelder normalerweise so anzulegen sind, dass vorwärts eingefahren wird. Bei verkehrsberuhigten Strassen können diese auch auf der Fahrbahn angeordnet werden.

- **SN 40 211 «Entwurf des Strassenraumes»**
  Diese sehr allgemeine Norm hält die Kriterien zur Beurteilung der Verkehrssicherheit fest. Diese ist u.a. auf Grund folgender Kriterien zu beurteilen: Unfallgeschehen, Geschwindigkeitsniveau… Eine Verbesserung der Verkehrssicherheitsbedingungen setzt einen Entwurf des Strassenraumes voraus, der auf folgenden Grundsätzen basiert: Gewährleistung der Erkennbarkeit Begreifbarkeit und Befahrbarkeit aller Elemente des Strassenraumes. Ebenso trägt eine Verdeutlichung der Konflikt- und Gefahrenbereiche durch entsprechende Gestaltungsmassnahmen der Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

4 Argumentation

Öffentliche Parkfelder sind Verkehrsanordnungen:

Gemäss Art. 107 der Strassensignalisationsverordnung (SR 741.21, SSV) handelt es sich bei Parkfelder, die ausschliesslich durch Markierungen gekennzeichnet werden, um Verkehrsanordnungen die von der Behörde zu verfügen und mit einer Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen sind. Da es sich vorliegend um eine Kantonsstrasse handelt, ist gemäss § 17 der

kantonalen Strassenverkehrsverordnung (SRL Nr. 777) das vif für die Anordnung der Strassensignalisation zuständig. Sowohl die Aufhebung als auch die Erstellung neuer, gleich- oder andersgelagerten Parkfelder erginge in Form einer Verkehrsanordnung mit Rechtsmittelmöglichkeit.

Sicherheitsaspekt:

Aus diesen hier zitierten Regeln ergibt sich, dass da Rückwärtsfahren wie auch das Wegfahren von einem Parkplatz in eine Strasse besondere Vorsicht gebietet, wobei, wenn möglich eine Hilfsperson beigezogen werden kann. Liegt nun – wie an der Obergrundstrasse – die Situation vor, dass man von den Parkplätzen rückwärts direkt auf eine Hauptstrasse fährt, so könne diese Vorsichtsmassnahmen praktisch nicht ergriffen werden. Weder kann eine Hilfsperson beim Rückwärtsfahren auf der Fahrbahn stehen, noch kann Rückwärts rausfahren, ohne die Benützer der Hauptstrasse zu behindern. Aufgrund der Tatsache, dass die parkierenden Autos rückwärts in eine dreispurige, vielbefahrene mit einer 50km/h-Geschwindigkeitslimite fahren müssen, das Lichtraumprofil gemäss VSS-Voraussetzungen nicht gegeben ist, ist der Kanton wie auch die Gemeinde verpflichtet, diese Gefahrenstelle zu beheben.

In Anwendung der oben genannten Normen sind die bestehenden Parkplätze so umzubauen, dass die technischen Anforderungen an die Verkehrssicherheit bzw. die technischen Normen gewährleistet sind:

Verletzung der Wirtschaftsfreiheit von Gewerbetreibenden:

Hier kann grundsätzlich auf die Ausführungen des Kantonsgerichts in seinem Urteil 7H 14 122 (Gesamtprojekt Hirschmatt, Abbau Schrägparkplätze Franken- und Sempacherstrasse verwiesen werden):

- Die Strasse kann im Rahmen ihrer Zweckbestimmung von jedermann unentgeltlich gebraucht werden. Dieser Gemeingebrauch kann aufgrund öffentlicher Interessen eingeschränkt werden (Verkehrssicherheit)
- Es gibt allerdings kein subjektives Recht auf Gemeingebrauch der Strassen, d.h. kein Anspruch auf Gebrauch bestimmter Verkehrsanlagen.
- Allerdings kann die Beschränkung von gewissen Benutzung von Strassen die Wirtschaftsfreiheit tangieren…
- Sofern durch eine neue Parkplatzordnung die wirtschaftliche Ausübung nicht übermässig erschwert oder gar verunmöglicht wird, keine Legitimation zur Einklagung der Verletzung der Wirtschaftsfreiheit. Grundsätzlich haben Gewerbetreibende keinen Anspruch auf ein Zurverfügungstellen von öffentlichen Parkplätzen für ihre Kunden.
- Ferner ist zu ergänzen, dass bereits jetzt keine Garantie besteht, dass alle Kunden einen Parkplatz zur Verfügung steht. Bisweilen müssen die Kunden bereits jetzt einen weiteren Weg auf sich nehmen.

Stefan Huonder, Projektleiter
Stéphanie Fässler, Rechtsdienst
9. Mai 2019

5 Beilage1: Gesetzestexte (Auszüge)

Bundesrecht:

741.01 Strassenbaugesetz (SVG)

Art. 6*a*[1]Sicherheit der Strasseninfrastruktur
Sicherheit der Strasseninfrastruktur

[1] Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.

[2] Der Bund erlässt in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen.

[3] Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.

[4] Bund und Kantone ernennen eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (Sicherheitsbeauftragter).[2]

Art. 36 Einspuren, Vortritt

1 Wer nach rechts abbiegen will, hat sich an den rechten Strassenrand, wer nach links abbiegen will, gegen die Strassenmitte zu halten.

2 Auf Strassenverzweigungen hat das von rechts kommende Fahrzeug den Vortritt. Fahrzeuge auf gekennzeichneten Hauptstrassen haben den Vortritt, auch wenn sie von links kommen. Vorbehalten bleibt die Regelung durch Signale oder durch die Polizei.

3 Vor dem Abbiegen nach links ist den entgegenkommenden Fahrzeugen der Vortritt zu lassen.

4 Der Führer, der sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen, wenden oder rückwärtsfahren will, darf andere Strassenbenützer nicht behindern; diese haben den Vortritt.

741.11 Verkehrsregelnverordnung (VRV)

Art. 15 Besondere Fälle des Vortritts

(Art. 36 Abs. 2-4 SVG)

1 Ändert die Hauptstrasse die Richtung und münden zugleich Nebenstrassen ein, so hat der Fahrzeugführer, der aus der Hauptstrasse in eine Nebenstrasse fährt, nur dem Gegenverkehr auf der Hauptstrasse den Vortritt zu lassen.

2 Münden am gleichen Ort zwei oder mehr Strassen mit dem Signal «Stop» (3.01) oder «Kein Vortritt» (3.02) in eine Strasse mit Vortrittsrecht ein, so haben die Benützer der einmündenden Strassen unter sich den Rechtsvortritt zu beachten.

3 Wer aus Fabrik-, Hof- oder Garageausfahrten, aus Feldwegen, Radwegen, Parkplätzen, Tankstellen und dergleichen oder über ein Trottoir auf eine Haupt- oder Nebenstrasse fährt, muss den Benützern dieser Strassen den Vortritt gewähren. Ist die Stelle unübersichtlich, so muss der Fahrzeugführer anhalten; wenn nötig, muss er eine Hilfsperson beiziehen, die das Fahrmanöver überwacht

Art. 17 Wegfahren, Rückwärtsfahren, Wenden

(Art. 36 Abs. 4 SVG)

1 Der Fahrzeugführer hat sich vor dem Wegfahren zu vergewissern, dass er keine Kinder oder andere Strassenbenützer gefährdet. Bei Fahrzeugen mit beschränkter Sicht nach hinten ist zum Rückwärtsfahren eine Hilfsperson beizuziehen, wenn nicht jede Gefahr ausgeschlossen ist.

2 Rückwärts darf nur im Schritttempo gefahren werden. Das Rückwärtsfahren über Bahnübergänge und unübersichtliche Strassenverzweigungen ist untersagt.

3 Über längere Strecken ist das Rückwärtsfahren nur zulässig, wenn das Weiterfahren oder Wenden nicht möglich ist.84

4 Der Führer vermeidet es, das Fahrzeug auf der Fahrbahn zu wenden. An unübersichtlichen Stellen und bei dichtem Verkehr ist das Wenden untersagt.

5 Kündigt der Führer eines Busses im Linienverkehr innerorts bei einer gekennzeichneten Haltestelle mit den Richtungsblinkern an, dass er wegfahren will, so müssen die von hinten herannahenden Fahrzeugführer nötigenfalls die Geschwindigkeit mässigen oder halten, um ihm die Wegfahrt zu ermöglichen; dies gilt nicht, wenn sich die Haltestelle am linken Fahrbahnrand befindet. Der Busführer darf die Richtungsblinker erst betätigen, wenn er zur Wegfahrt bereit ist; er muss warten, wenn von hinten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig halten können.85

741.21 Signalisationsverordnung (SSV)

Art. 107 Grundsätze

1 Die folgenden örtlichen Verkehrsanordnungen (Art. 3 Abs. 3 und 4 SVG) sind von der Behörde oder dem ASTRA zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen:

a. Anordnungen, die durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftscharakter angezeigt werden;

b. Parkfelder, die ausschliesslich durch Markierungen gekennzeichnet werden.1

1bis Die Signale und Markierungen nach Absatz 1 dürfen erst angebracht werden, wenn die Verfügung vollstreckbar ist.2

2 Die Behörde oder das ASTRA kann Signale für örtliche Verkehrsanordnungen nach Absatz 1 vor der Veröffentlichung der Verfügung während höchstens 60 Tagen anbringen, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert.

Kanton Luzern:

755 Strassengesetz (StrG)

§ 2 Grundsätze

1 Kanton, Gemeinden, Körperschaften und Private planen, projektieren, bauen und unterhalten im Rahmen dieses Gesetzes das Strassennetz, um die Verkehrsverbindungen und die Erschliessung sicherzustellen.

2 Dabei sind unter Beachtung der Raumplanung, des Umwelt-, Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutzes sowie der Verkehrssicherheit und der Koordination des öffentlichen und des privaten Verkehrs insbesondere folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

a. Das Strassennetz hat den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer zu genügen und entsprechend leistungsfähig zu sein.

b. Der motorisierte Verkehr ist auf das übergeordnete Strassennetz zu führen, um die Wohngebiete zu entlasten.

c. Der motorisierte Verkehr ist vom übrigen Verkehr zu trennen, soweit es die Verkehrssicherheit erfordert und die örtlichen Verhältnisse zulassen.

d. Ausserordentliche Gefahrenstellen sind rasch zu sanieren.

e. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer sind durch planerische, bauliche und gestalterische Massnahmen zu schützen.

Art 29 Benützung der Strassen

1 Die Strassen sind schonend und unter Rücksichtnahme auf die übrigen Verkehrsteilnehmer zu benützen.

2 Handlungen, die den Verkehr beeinträchtigen oder die Sicherheit gefährden, sind untersagt.

Art 32 Zufahrten und Zugänge

1 Die Erstellung oder Änderung einer privaten Zufahrt oder eines privaten Zugangs zu einer öffentlichen Strasse bedarf der Bewilligung. Eine Bewilligung ist auch dann erforderlich, wenn eine bestehende Zufahrt einem wesentlich grösseren oder andersartigen Verkehr als bisher dienen soll. Zuständig für die Erteilung der Bewilligung ist die Strassenverwaltungsbehörde. Bei Kantonsstrassen kann das zuständige Departement die Bewilligungskompetenz der Gemeinde delegieren. *

2 Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

3 Bewilligungen können mit Auflagen und Bedingungen versehen werden. Die Bewilligungsbehörde kann insbesondere Vorschriften über die Lage und Gestaltung der Zufahrt oder des Zugangs machen.

4 Einzuhalten sind die Bestimmungen über die Sichtzonen (§ 90).

5 Der Gesuchsteller trägt die Kosten für die Massnahmen an der öffentlichen Strasse, soweit sie durch die Zufahrt oder den Zugang bedingt sind.

....

Art 90 Sichtzonen

1 Bauten und Anlagen dürfen weder errichtet noch geändert werden, wenn dadurch die erforderlichen Sichtverhältnisse der Strassenbenützer beeinträchtigt werden.

2 Innerhalb der Sichtzone ist die freie Sicht zu gewährleisten.

3 Wer um Bewilligungen nach diesem Gesetz nachsucht, hat die erforderliche Sichtzone nachzuweisen. Sofern die Sichtzone Nachbargrundstücke betrifft, hat der Gesuchsteller die schriftliche Erklärung der betroffenen Grundeigentümer zur Freihaltung der Sichtzone und die Zustimmung zur Anmerkung als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung beizubringen. Die Sichtzone ist von der Bewilligungsbehörde auf Kosten des Gesuchstellers auf den betroffenen Grundstücken als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung anmerken zu lassen.

4 Die zuständige Dienststelle kann bei Kantonsstrassen im Strassenprojekt, bei der Erteilung von Bewilligungen nach diesem Gesetz oder durch Verfügung im Einzelfall Sichtzonen auf das angrenzende Land legen. Die gleiche Kompetenz hat die Gemeinde bei den übrigen Strassen. *

756 Strassenverordnung (StrV)

§ 11Regeln der Strassenbautechnik

1 Beim Bau und Unterhalt der Strassen sind die anerkannten Regeln der Strassenbautechnik zu beachten.

2 Von den Regeln, insbesondere den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), kann im Sinn einfacherer und kostengünstigerer Standards abgewichen werden, wenn die Verhältnisse es zulassen.

777 Verordnung zum Gesetz üer die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eigenössichen Strassenverkehrsrechtes (Strassenverkehrsverordnung)

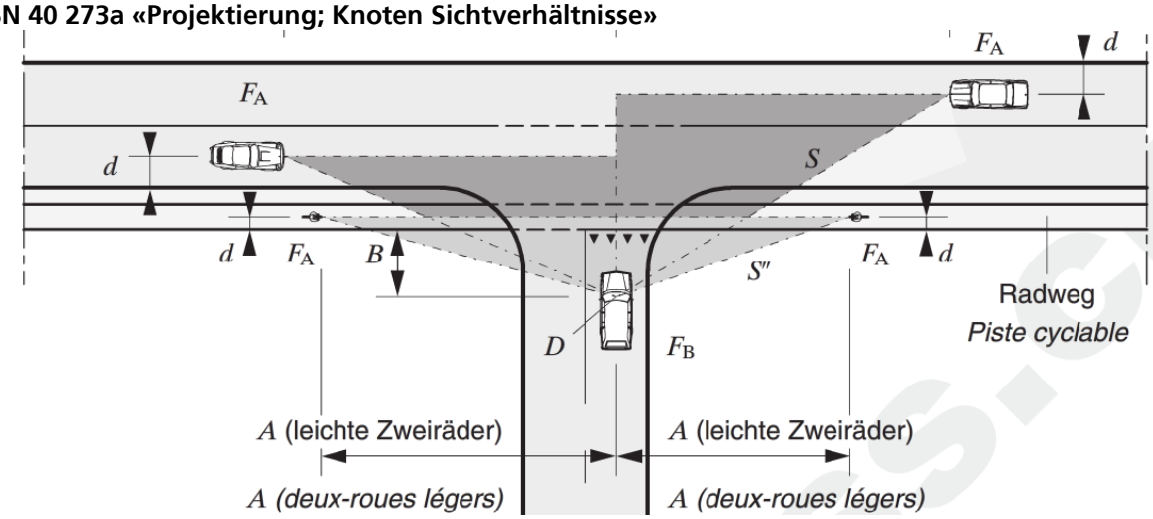
§ 17 * Dienststelle Verkehr und Infrastruktur

1 Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur ist auf den öffentlichen Strassen für Verkehrsanordnungen zuständig. Besondere Regelungen bleiben vorbehalten.

2 Die Änderung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auf Nationalstrassen ist Sache des Regierungsrates.

6 Beilage 2: technische Normen (Auszug)

SN 40 273a «Projektierung; Knoten Sichtverhältnisse»



Die Knotensichtweite A gehen vom einfahrenden Fahrzeug**fahrer** zum Fahrzeug, welches erkannt werden muss. Die Distanz S ist von der signalisierten Geschwindigkeit der Strasse abhängig. Beim Rückwärtseinfahren verschlechtert sich die Sichtbarkeit durch die Position der Fahrperson und durch die benachbarten, parkierten Fahrzeuge. (bis auf wenige Meter bzw. auf 0 m)

Erforderliche Knotensichtweiten je nach Zufahrtsgeschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge ***Distances de visibilité aux carrefours nécessaires en fonction de la vitesse d'approche des véhicules automobiles prioritaires***								
Zufahrtsgeschwindigkeit *Vitesse d'approche*	[km · h⁻¹]	20	30	40	50	60	70	80
Knotensichtweite *Distance de visibilité A aux carrefours*	[m]	10...20	20...35	35...50	50...70	70...90	90...110	110...140

Tab. 1
Erforderliche Knotensichtweiten je nach Zufahrtsgeschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge

Tab. 1
Distances de visibilité aux carrefours nécessaires en fonction de la vitesse d'approche des véhicules automobiles prioritaires

ROT: Bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h ist die erforderliche Sichtweite 50 bis 70 m

Blau: wenn auf dem Abschnitt wegen neuen Lichtsignalanlagen nur 30 km/h gefahren wird, wäre die Sichtweite 20-35 m einzuhalten.