



LUZERN

**Änderung des Strassengesetzes
(Gegenentwurf zur Volksinitiative
«Attraktive Zentren»)**

Erläuterungen zur Vernehmlassung



1 Ausgangslage

1.1 Volksinitiative «Attraktive Zentren» und Gegenvorschlag

Die Volksinitiative «Attraktive Zentren» (Gesetzesinitiative) verlangt, dass die Ortszentren entlang von Kantons- und Gemeindestrassen siedlungsverträglicher zu gestalten sind. Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen sollen zukünftig verschiedene Aspekte in der Verkehrsplanung wie beispielsweise Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs oder zur Reduktion der Lärmbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) gefördert werden. Bei der Gestaltung von Ortsdurchfahrten ist beabsichtigt, den Massnahmen zur Klimaadaptation mehr Beachtung zu schenken. Die Ziele sollen mittels Anpassungen im Strassengesetz erreicht werden. Hierzu soll ein neuer § 34a ins Strassengesetzes des Kantons Luzern (StrG) aufgenommen werden, welcher vorschreibt, dass Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich zu gestalten sind. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Initiative abzulehnen.

Der Gesetzesinitiative will der Regierungsrat einen Gegenentwurf gegenüberstellen. Der Gegenentwurf nimmt die Anliegen der Volksinitiative mehrheitlich auf, greift aber nicht in die akzeptierte Kompetenz- und Aufgabenteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton ein.

1.2 Bestehende Grundlagen

1.2.1 Strassengesetz (StrG)

Der Bau von Kantonsstrassen ist gemäss Strassengesetz ([StrG](#)) 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 im 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.

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.

Die Planung der Kantonsstrassen erfolgt mit dem durch Ihren Rat alle vier Jahre zu beschliessenden Bauprogramm gemäss § 45 [StrG](#). Dabei werden auch die im kantonalen Radroutenkonzept 1994 aufgezeigten Massnahmen sichergestellt. Die Prioritäten richten sich nach den Kriterien des Konzeptes. Für die Radfahrerinnen und Radfahrer sind damit sichere, zusammenhängende, direkte und attraktive Pendlerverbindungen, Schul- und Arbeitswege zu gestalten.

1.2.2 Kantonaler Richtplan

Bund, Kantone und Gemeinden regeln ihre räumliche Entwicklung in Raumplanungskonzepten, Richtplänen und Nutzungsplänen. Die Grundlage dafür bilden das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979 (SR Nr. [700](#)) und das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 7. März 1989 (SRL Nr. [735](#)). Der kantonale Richtplan zeigt auf, in welcher Weise die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und in welcher Reihenfolge und mit welchen Mitteln die Aufgaben voraussichtlich zu erfüllen sind. Der Richtplan ist das strategische Führungs- und Leitinstrument für die räumliche Entwicklung des ganzen Kantons. Er steuert die angestrebte räumliche Entwicklung unter Beachtung wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Gesichtspunkte und beauftragt die zuständigen Instanzen mit der Umsetzung. Der kantonale Richtplan ist mit der Genehmigung durch den Bund für alle Behörden verbindlich; am kantonalen Richtplan sollen sich aber auch Private orientieren können. Er soll ihnen die Sicherheit geben, dass ihre Investitionen nicht durch unvorhersehbares Verhalten des Kantons infrage gestellt oder in ihrem Wert gemindert werden. Gemäss § 14 PBG wird der kantonale Richtplan alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und überarbeitet. Der Richtplan des Kantons Luzern wurde zuletzt 2009 gesamtheitlich revidiert und 2015 im Rahmen einer Teilrevision an das teilrevidierte RPG des Bundes angepasst. Seit Juli 2020 laufen die Revisionsarbeiten für den nächsten Richtplan.

Für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten bei Kantonsstrassen ist 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 lokal-verkehrlichen, den sicherheitstechnischen und den umweltrechtlichen Anforderungen in Einklang zu bringen.

Strassen prägen das Siedlungsgebiet wesentlich. In raumplanerischer Hinsicht ist eine Gesamtbetrachtung des Siedlungsraums unter Einbezug der Strassen daher richtig, zumal im Rahmen der Innenentwicklung der Druck auf die Aussen- und Freiflächen steigt. Siedlungsverträgliche und damit für die Bewohnerinnen und Bewohner attraktive Strassenräume können einen wichtigen Beitrag für die Akzeptanz der Innenentwicklung liefern. Zu beachten bleibt, dass solche integralen Verfahren den Planungsaufwand sowohl behördenseitig als auch seitens Bauherrschaft steigern.

1.2.3 Projekt Zukunft Mobilität Kanton Luzern

Unter der Federführung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements läuft die Erarbeitung des Projekts Zukunft Mobilität Kanton Luzern (kurz ZuMoLu). In der ersten Phase werden in einem Planungsbericht, der Ihrem Rat unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Vernehmlassung (2. November 2021 bis 11. März 2022) zur Beratung unterbreitet wird, die Ziele und grundlegenden langfristigen strategischen Stossrichtungen zur zukünftigen Mobilität innerhalb des Kantons Luzern hergeleitet und festgelegt. In der zweiten Phase steht dann die inhaltliche Erarbeitung des neuen Programms Gesamtmobilität im Zentrum. Abgeleitet aus den Zielen und Stossrichtungen sollen unter Wahrung der Gesamtschau die konkreten Massnahmen für alle Verkehrsarten bestimmt werden. Auch die erforderlichen Gesetzesanpassungen zur Verankerung des neuen Programms Gesamtmobilität werden Ihrem Rat zum Beschluss vorgelegt.

Basierend auf nationalen, kantonalen und regionalen Grundlagen sowie den Inputs der Projektgruppe wurde im Kanton Luzern auf bestehenden Ortsdurchfahrten, namentlich bei Kantonsstrassen, Schwachstellen bezüglich Siedlungsverträglichkeit, Aufenthaltsqualität und sicheren direkten Fussverbindungen als Herausforderung festgestellt. Die Gestaltung der Hauptverkehrsachsen im Siedlungsgebiet berücksichtigen oftmals wenig die städtebaulich-gestalterischen sowie unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen. Menschen halten sich gerne an schönen Orten auf, weshalb Strassen und Plätze attraktiv zu gestalten sind. Die Hauptverkehrsachsen führen häufig durch die Zentren. Probleme sind Lärm, Erschütterungen, Gerüche, die Trennwirkung der Strassen mit fehlenden oder mangelhaften Querungsmöglichkeiten, unbefriedigende Längsverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) sowie eine wenig einladende Gestaltung. Die Abwertung angrenzender Liegenschaften und eine zurückhaltende Investitionstätigkeit sind die Folge. Hinzu kommen die knappe Verfügbarkeit von Flächen und die unterschiedlichen Anforderungen an diese Flächen, insbesondere in dicht genutzten Räumen.

Die daraus abgeleitete Zielsetzung, die Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der kantonalen Verkehrsachsen zu verbessern, entspricht im Grundsatz jener der vorliegenden Initiative. Somit sollen für eine verbesserte Wohn- und Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet bei der Strassenraumgestaltung die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, der Anwohnerinnen und Anwohner und des Gewerbes berücksichtigt sowie verkehrliche, sicherheitstechnische und umweltrechtliche Überlegungen miteinbezogen werden. Die Zielsetzung im Nachhaltigkeitsbereich Umwelt zur Anpassung an den Klimawandel entspricht den Absichten der Initiantinnen und Initianten. So ist im Berichtsentwurf für die Vernehmlassung folgendes festgehalten: Die Verkehrsflächen werden für eine möglichst gute Klimaadaptation gestaltet (z.B. Reduktion versiegelter Flächen, Wahl geeigneter Oberflächenbelege, Bepflanzung entlang von Strassen) und vor Naturgefahren geschützt. Weitere Zielsetzungen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit oder der Lärmbelastung spielen ebenfalls eine Rolle.

Mit den strategischen Stossrichtungen wird aufgezeigt, wie die Ziele des Projekts ZuMoLu erreicht werden können. Im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität braucht es ein Zusammenspiel aus mehreren festgelegten Stossrichtungen. Darunter fällt beispielsweise, dass bei der Strassenraumgestaltung die Anforderungen des MIV, des FVV, des öffentlichen Verkehrs, der Anwohnerinnen und Anwohner und des Gewerbes möglichst gleichberechtigt sowie unter Beachtung der Umfeldnutzungen und Verkehrssicherheit berücksichtigten und

Massnahmen zur Klimaadaptation integriert werden. Aber auch ein attraktives, durchgängiges und direktes kantonales Velowegnetz mit sicheren Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten ist ein zentrales Element. Die schädlichen Auswirkungen des Lärms sollen in erster Priorität mit Massnahmen an der Quelle minimiert werden, was der Wohn- und Aufenthaltsqualität zugutekommt. Ausserdem soll die Zusammenarbeit und Mitsprache aller Akteure und Betroffenen in der Verkehrsplanung zukünftig noch stärker gefördert werden.

1.2.4 Klima im Besonderen

Der Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 wurde am 21. März 2022 durch den Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommen. Im Bericht wird auf die vielfältigen Herausforderungen im Bereich des Klimas eingegangen. Diesen begegnet er mit einer Doppelstrategie, bei der sowohl Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen (Klimaschutz) als auch solche zur Anpassung an den Klimawandel (Klimaanpassung oder Klimaadaptation) vorgesehen sind. Der Klimawandel und die damit verbundenen Herausforderungen werden das kantonale Handeln in den nächsten Jahren prägen.

Die Raumentwicklung ist eine Querschnittsaufgabe. Der kantonale Richtplan ist das behördenverbindliche Steuerungsinstrument des Kantons, um die räumliche Entwicklung langfristig zu lenken und die Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten über alle Politik- und Sachbereiche hinweg zu gewährleisten (vgl. Kapitel 2.2.2). Im aktuellen kantonalen Richtplan sind räumlich differenzierte Entwicklungsvorgaben für die Gemeinden formuliert. Es wird davon ausgegangen, dass die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner und der Beschäftigten im Kanton Luzern im Durchschnitt um 0,75 Prozent pro Jahr wächst. Überdurchschnittlich stark wachsen sollen Zentrumsgemeinden. Aufgrund der dichteren Überbauung sind diese besonders von hohen Temperaturen und dem sogenannten Hitzeinsel-Effekt betroffen, wobei letzterer auch stark von der Topografie und von kleinräumigen Windsystemen abhängt und auch ausserhalb von Städten und Agglomerationen lokal in dichteren Siedlungsgebieten auftreten kann.

Eine Massnahme im Klimabericht sieht die Anpassung der gesetzlichen Grundlagen und Integration der Thematik Klimaanpassung in planerische und bauliche Aktivitäten vor, u.a. die Überprüfung und gegebenenfalls eine Anpassung des Planungs- und Baugesetzes als Grundlage für Anpassungen der kommunalen Bau- und Zonenordnungen und für die Baubewilligungsverfahren der Gemeinden.

Die Hitzebelastung in dichten Siedlungsgebieten ist bereits heute hoch und nimmt mit dem fortschreitenden Klimawandel weiter zu. In besonders exponierten Gebieten sind die Temperaturen gegenüber dem Umland aufgrund des Hitzeinseleffekts deutlich erhöht. Massnahmen zur Hitzeminderung, wie beispielsweise Begrünung, Sicherung von guter Durchlüftung, ein niedriger Versiegelungsgrad sowie offene Wasserflächen verbessern nicht nur die Aufenthaltsqualität, sie sind ein wichtiger Pfeiler in der mittel- bis langfristigen Gesundheitsprävention. Die Gestaltung der dichten Siedlungsgebiete mit den darin enthaltenen Verkehrsflächen ist somit auch unter dem Aspekt der Klimaanpassung ein wichtiges Thema.

1.3 Fazit

Bei der Planung von Kantonsstrassen wird der Fokus künftig – noch stärker als dies heute bereits der Fall ist – darauf zu richten sein, die übergeordnete verkehrliche Verbindungsfunktion mit den städtebaulich-gestalterischen, den lokal verkehrlichen,

den sicherheitstechnischen und den umweltrechtlichen Anforderungen in Einklang zu bringen. Die Planung ist damit ein Prozess der Abwägung und Zusammenführung unterschiedlicher Nutzungsansprüche und erfordert eine interdisziplinäre Zusammenarbeit der verschiedenen Fachstellen des Kantons und der Gemeinden. Unter anderem in den Gemeinden Luzern, Emmen, Kriens, Horw, Ebikon, Entlebuch, Sempach, Ettiswil, Oberkirch 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 weiterhin gewährleisten, werden in den Kantonsstrassenprojekten berücksichtigt.

Der Regierungsrat anerkennt die Anliegen der Initiantinnen und Initianten, mit der Gestaltung des Strassenraumes in Ortszentren einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Gemeinden und Städten zu leisten, wobei die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, der Anwohnerinnen und Anwohner und des Gewerbes berücksichtigt sowie verkehrliche, sicherheitstechnische und umweltrechtliche Überlegungen miteinbezogen werden. Er lehnt die Initiative aber aus den folgenden Gründen ab:

- Die Initiative gilt für alle Ortsdurchfahrten, unabhängig der Strassenkategorie. Damit gehen auch Vorgaben für nicht vom Kanton zu realisierende Strassen (Gemeindestrassen, Privatstrassen, Güterstrassen) einher. Dies stellt namentlich ein Eingriff in die Autonomie der Gemeinden dar und schränkt die Privaten bei der Realisierung der Strassenprojekte ein. Gerade Gemeinden und Private kennen jedoch die örtlichen Verhältnisse und haben in der Regel ohnehin ein Interesse, Strassen möglichst siedlungsverträglich zu realisieren.
- Die Bestimmung weicht sodann begrifflich vom Projekt Zukunft Mobilität Kanton Luzern ab und ist mit diesem in Einklang zu bringen. Es soll daher nicht von der «Siedlungsverträglichkeit», sondern von der umfassender zu verstehenden «Wohn- und Aufenthaltsqualität» die Rede sein.

2 Vorgesehene Änderungen im Gegenvorschlag

2.1 Ziel des Gegenentwurfs

Die Gestaltung des Strassenraumes in Ortszentren ist ein wesentliches Element zur Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Gemeinden und Städten, wobei die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, der Anwohnerinnen und Anwohner und des Gewerbes berücksichtigt sowie verkehrliche, sicherheitstechnische und umweltrechtliche Überlegungen miteinbezogen werden. Die Rückkehr zu einer umfassenderen Planung von Ortsdurchfahrten stellt heute eine Notwendigkeit dar. Die zukünftigen Anforderungen an diese stark belasteten Räume und an die Leistungsfähigkeit der Strassen als Teil des öffentlichen Raumes machen eine Anpassung der Planungsansätze nötig. Mit intelligenten Verkehrs- und Betriebskonzepten und sorgfältiger Gestaltung können auch stark belastete Strassen wieder einen Beitrag zur Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei Ortsdurchfahrten leisten. In einer Gesellschaft, die hohe Mobilitätsansprüche stellt, müssen diese öffentliche Räume so ausgelegt werden, dass sie ihren motorisierten – privaten und öffentlichen – Verkehr (er)tragen und gleichzeitig ihren übrigen Funktionen mit hoher Qualität erfüllen können. Dies verlangt eine Kultur der Koexistenz im Strassenraum.

Dabei sollen keine neuen Vorgaben für jene Strassen gemacht werden, welche nicht auch vom Kanton realisiert werden (Gemeindestrassen, Privatstrassen, Güterstrassen). Die Gemeinden und die Privaten kennen ihr Gemeindegebiet bzw. ihre Nachbarschaft am besten. Strassen mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität liegt in deren ureigenen Interesse. Wie diese zu erreichen und mit anderen Strassenfunktionen zu vereinbaren ist, soll den Gemeinden und Privaten überlassen bleiben, ohne hierzu kantonale Vorgaben zu erlassen.

2.2 Inhalt des Gegenentwurfs

Dementsprechend soll die in der Initiative vorgesehene Regelung nicht in einem neuen § 35a StrG erfolgen, sondern in § 43 StrG aufgenommen werden. Aus der Systematik des Gesetzes ergibt sich dabei, dass die Regelung ausschliesslich für Kantonsstrassen gilt. Zudem soll die Bestimmung begrifflich in Einklang mit dem Projekt ZuMoLu gebracht werden. Im Unterschied zur Initiative wird deshalb der Ausdruck der «Siedlungsverträglichkeit» mit jenem der «Wohn- und Aufenthaltsqualität» ersetzt. Unter «Wohn- und Aufenthaltsqualität» können namentlich auch weitere Aspekte, wie die Verkehrssicherheit oder Strassen als Begegnungsraum, aufgegriffen werden. § 43 StrG soll wie folgt angepasst werden:

§ 43 *Erstellung, Hoheit und Eigentum*

¹ Die Kantonsstrassen werden vom Staat erstellt und stehen in seinem Eigentum und unter seiner Hoheit. Vorbehalten bleiben besondere Rechtsverhältnisse.

² **Bei der Gestaltung von Ortsdurchfahrten ist auf eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität zu achten.**

Der Gesetzestext spricht davon, dass auf eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität «zu achten» ist. Darin kommt einerseits die Wichtigkeit der Wohn- und Aufenthaltsqualität zum Ausdruck, gleichzeitig wird andererseits klargestellt, dass diese nicht das einzige Kriterium bei der Strassenplanung ist. Denn im Strassengesetz ist festgehalten, dass die Kantonsstrassen zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz bilden. Sie dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen (§ 6 Abs. 1 StrG). Daraus geht die selbstverständlich zu wahrende Funktionalität der Kantonsstrassen hervor, die auch Gegenstand der Regelung in § 43 StrG sind. Bei der Umsetzung von Massnahmen können gegebenenfalls im Konflikt stehende Ziele nicht alle in gleichem Masse erreicht werden. Die Erreichung dieser Ziele kann mit jeweils anderen Zielen im Widerspruch stehen (Zielkonflikt) oder im besten Fall andere Ziele begünstigen (Zielharmonie). Das Projekt ZuMoLu zeigt mögliche Lösungsansätze auf, wie mit den relevanten Zielkonflikten umgegangen werden soll. Eine sorgfältige Interessenabwägung und ein politischer Aushandlungsprozess finden in der Regel im Einzelfall statt. Als Beispiel steht die Wohn- und Aufenthaltsqualität in einem Spannungsfeld mit der Erreichbarkeit. Der urbane Raum und der Raum mit dichten Siedlungen sollen gemäss den Zielsetzungen im Projekt ZuMoLu mit allen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Gleichzeitig soll die Wohn- und Aufenthaltsqualität hoch sein. Gemäss den formulierten Zielen für den urbanen Raum und den Raum mit dichten Siedlungen werden die Mobilitätsbedürfnisse in diesen Räumen in erster Priorität mit flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmitteln abzuwickeln sein. Insbesondere die flächeneffizienten Verkehrsmittel harmonisieren besser mit einer hohen Wohn- und Aufenthaltsqualität. Die Priorisierung der flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmittel verbessert

letztlich die Erreichbarkeit unabhängig der Verkehrsmittelwahl, gleichzeitig kann dadurch die Wohn- und Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Auch im Bereich der Verkehrssicherheit bestehen möglich Zielkonflikte mit der Wohn- und Aufenthaltsqualität. Es ist darauf zu achten, jeweils jene gebotene Sicherheitsmassnahme umzusetzen, die den geringsten negativen oder allenfalls gar einen positiven Einfluss auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität hat bzw. den geringsten Flächenverbrauch mit sich bringt. Innerhalb des Siedlungsgebiets sollen soweit möglich Massnahmen ohne zusätzlichen Flächenverbrauch umgesetzt werden, zumal solche Flächen auch kaum zur Verfügung stehen. Ausserhalb des Siedlungsgebiets ist zusätzlicher Flächenverbrauch denkbar, sollte jedoch mit entsprechenden Massnahmen kompensiert werden. Dabei sind in Anwendung der geltenden Normen die vorhandenen Spielräume situationsspezifisch zu nutzen.

3 Entwurf

Entwurf des neuen § 43 Abs. 2 des Strassengesetzes