

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

Teilnehmerangaben:

SP Kanton Luzern
Theaterstrasse 7
6003 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch
Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

145266

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Würdigung	Allgemeine Würdigung der Vernehmlassungsvorlage	<p>Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger</p> <p>Die SP Kanton Luzern begrüsst eine sachliche Diskussion rund um das Thema Tempo-30 auf verkehrsorientierten Strassen. Allerdings soll die Diskussion auf juristischen und fachlichen Grundlagen beruhen. Der Planungsbericht unterschlägt zu weiten Teilen den Fakt, dass die gesetzliche Pflicht für den Kanton besteht, bei Sicherheitsdefiziten oder Lärmgrenzüberschreitungen auf Kantonsstrassen proaktiv zu handeln. So ist unter gewissen Voraussetzungen die Einhaltung der übergeordneten Gesetze zu überprüfen und bei Nichteinhaltung den Vollzug von Tempo-30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts anzuordnen. Die im Planungsbericht zusammengefassten Kriterien sprechen dabei deutlich für die Einführung von Tempo-30 um lärmmindernde Massnahmen umzusetzen oder die die Verkehrssicherheit zu erhöhen.</p> <p>Politische Kriterien werden allerdings per Definition in die Bewertungskriterien einbezogen, was teilweise im Widerspruch zu den fachlichen und gesetzlichen Grundlagen steht. Bei der Festlegung der Bewertungskriterien für Tempo-30-Strecken auf verkehrsorientierten Strassen sind aber gerade fachliche und juristische Grundlagen entscheidend. Selbst das vom Regierungsrat in Auftrag gegebene Gutachten (Kanzlei Konstruktiv) bestätigt den geringen Handlungsspielraum, sofern die Zweck- und Verhältnismässigkeit erfüllt ist.</p> <p>Die Senkung der Normgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen ist gesetzlich klar geregelt und nur unter den in Art. 108 der SSV genannten Bedingungen möglich – aufgrund wissenschaftlicher Standpunkte ist Tempo-30 in den meisten Fällen zweckmässig (z.B. zur Lärminderung). Andererseits kann die Senkung der Normgeschwindigkeit gemäss Art. 108 SSV auch zu einer gesetzlichen Verpflichtung werden (z. B. Lärmschutz, Sicherheitsmängel), bei der politische Belange auf Gemeinde- und Kantonsebene keine Rolle spielen. Der erarbeitete Kriterienraster ist deshalb in materieller Hinsicht aus Sicht der SP Kanton Luzern teils belanglos; so widerspricht er auch in verschiedenen Punkten dem geltenden Rechtsspruch.</p> <p>Die SP Kanton Luzern nimmt den Planungsbericht zur Kenntnis und fordert den Regierungsrat auf, die gesetzlichen Grundlagen für die Einführung von Tempo-30-Strecken einzuhalten und bei Sicherheitsdefiziten oder Lärmgrenzüberschreitungen auf Kantonsstrassen seiner Pflicht für proaktives Handeln nachzukommen.</p>	
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	1.1 Ausgangslage und Auftrag	<p>Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger</p> <p>Der Kanton zeigt auf, wie er die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Sicherheit und Lärmschutz auf Kantonsstrassen erfüllt. Es gilt aufzuzeigen, wie abgeschlossene Lärmschutzprojekte vom Kanton Luzern überprüft werden, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.</p>	<p>Der Kanton ist verpflichtet, die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Sicherheit und Lärmschutz zu erfüllen. Lärmschutz ist eine kontinuierliche Verantwortung, daher müssen auch bereits abgeschlossene Lärmschutzprojekte erneut überprüft werden. Bisher wurden die kantonalen Lärmschutzprojekte ausschliesslich als "Papiersanierungen" durchgeführt, was laut Bundesgericht klar unzureichend ist. Die Überprüfung dieser Projekte liegt in der Verantwortung des Kantons.</p> <p>Die bisherige Praxis, Tempo-30-Zonen ausschliesslich auf Antrag von Gemeinden zu prüfen, muss daher geändert werden. Der Kanton muss klar aufzeigen, wo, wie und mit welcher Priorität er auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts die Sicherheit verbessern und die Lärmbelastung reduzieren wird, um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2.3 Kantonale Bestimmungen	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Es soll näher geprüft werden, in welchen Fällen die Beurteilung für eine Tempo-30-Zone (in Quartieren) an die Gemeinden delegiert werden kann.	Tempo 30-Zonen in Wohngebieten sind eine wichtige Voraussetzung zur Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts, da sie als untergeordnete Zufahrten zu den Tempo 30 Strecken gelten. Mit der vermehrten Zuständigkeit der Gemeinden für die Zufahrten fallen bürokratische Hürden und zu grosse Schwellen für die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts weg.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.4 Exemplarische Auswertung öv-Reisezeitveränderung	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Die möglichen Einschränkungen der Betriebsstabilität beim ÖV und die möglichen Reisezeitverlängerungen beim ÖV sind mit konsequenten und durchgehenden Massnahmen zur Busbevorzugung zu kompensieren.	Die um durchschnittlich 40 sec erhöhte Reisezeit bei Tempo 30 anstatt 50 für den ÖV, wie sie in den vorliegenden Berechnungen ermittelt wurde, lässt sich mit konsequenter Busbevorzugung und -spuren kompensieren. Wichtig ist hier aber vor allem der tatsächliche Reisezeitverlust, welcher sich ja in der Praxis, gerade in urbanen Gebieten, Dorfkernen und zu Hauptverkehrszeiten, nicht bestätigt hat.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.5 Strassenhierarchie und Verkehrsverlagerungen	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Verlagerungen des MIV hin zum übergeordneten Strassennetz, zum Velo oder zum ÖV sind zu fördern.	Eine Verlagerung des MIV hin zum übergeordneten Strassennetz (Autobahn), zum ÖV oder zum Velo ist durchaus gewollt, im Sinne der Mobilitätsstrategie des Kantons Luzern und kann eine positive Nebenwirkung der Einführung von Tempo 30 innerorts auf verkehrsorientierten Strassen sein.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.7.2 Veränderung der Luftschadstoffemissionen	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Bei der Einführung von Tempo 30 innerorts auf verkehrsorientierten Strassen ist eine möglichst grossflächige, vernetzte/quartierübergreifende Implementierung der Massnahmen anzustreben.	Mit einer Vernetzung der Tempo 30-Massnahmen auf verkehrsorientierten und nicht-verkehrsorientierten Strassen soll das Maximum an Vorteilen für Lärmschutz, Umwelt und reduziertem Energieverbrauch erreicht werden. Denn erst die Verflüssigung des Verkehrs, wie es mit Tempo 30 möglich wird, und damit die Vermeidung von "Stop-and-Go" hat einen effektiven Einfluss auf den Ausstoss von Luftschadstoff-Emissionen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.7 Publikumsorientierte Nutzungen	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Diese sogenannten "qualitativen Kriterien" müssen gerade innerorts viel höher gewichtet werden.	Die angemessene Berücksichtigung der "qualitativen Kriterien" ermöglicht eine zeitgemässe Verkehrsplanung, welche Quartieren und Bevölkerung zu gute kommt. Für die Bevölkerung und die Anwohnenden bedeuten die Berücksichtigung dieser Kriterien eine markante Verbesserung der Lebensqualität und demzufolge ihrer Gesundheit. Auch hier gilt: Kriterium ist bereits auf nationaler Ebene mit starker Gewichtung (Lärmschutz) vorhanden, muss also sowieso eingehalten werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4 Entscheidungskriterien	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Das Verständnis der "Funktionalität" des Strassennetzes soll modern und zukunftsgerichtet sein. Der ÖV ist als eine sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Form des Transports zu würdigen und in die Betrachtungen über die Funktionalität des Strassennetzes konsequent einzubeziehen.	Ein modernes und zukunftsgerichtetes Verständnis des Strassennetzes bedeutet, dass eine Strasse nur im gesamten Zusammenhang als maximal funktional gelten kann: indem sie nämlich auch für den flächeneffizienten Verkehr funktional ist sowie auch für den Langsamverkehr. Funktional heisst auch nachhaltig und energieeffizient! Die Kriterien ÖV, Langsamverkehr und Umweltverträglichkeit sollen in einer neuen Definition der Funktionalität immer mitgedacht werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4 Entscheidungskriterien	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Der Verweis auf «möglichst kurze Strecken» bei der Umsetzung von Tempo-30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts ist zu streichen. Es ist eine gesetzeskonforme Formulierung zu finden.	Dieses Kriterium widerspricht Art. 108 SSV, der Tempo-30-Abschnitte so lang wie erforderlich vorsieht. Falls zwingende Gründe gemäss Art. 108 SSV für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit vorliegen (z.B. Sicherheitsdefizite, Überschreitungen des Lärmgrenzwerts), sollte die Länge des Tempo-30-Abschnitts nicht «möglichst kurz» sein, sondern gemäss den gesetzlichen Grundlagen so lang oder kurz wie nötig, zweckmässig und verhältnismässig. Eine gesetzliche Grundlage, den Abschnitt «möglichst kurz» zu gestalten, fehlt – dies ist bereits implizit in den gesetzlichen Vorschriften nach SSV vorgesehen ("notwendig").
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.1 Aktuelle Praxis	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Die Praxis, ausschliesslich auf Gesuch von Gemeinden hin Tempo-30 zu prüfen, ist zu ändern. Der Kanton Luzern muss seiner Pflicht zur Einhaltung und Überprüfung der rechtlichen Grundlagen auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen nachkommen.	Der Kanton hat die Verantwortung, die gesetzlichen Sicherheits- und Lärmschutzvorgaben zu erfüllen, unabhängig von Gemeindeanträgen. Lärmschutz ist eine kontinuierliche Aufgabe und für den Kanton verpflichtend. Es ist erforderlich, die bisherige Praxis zu ändern, die Tempo-30-Zonen ausschliesslich auf Antrag von Gemeinden zu prüfen. Der Kanton muss klar darlegen, wie er die Sicherheit und den Lärmschutz auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts verbessern wird, um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.2.1 Beurteilungsmethoden	Erfasst von: Gianluca Pardini Die Beurteilungsmethode des Kantons Luzern bezüglich Tempo 30 ist genauer auszuführen und von der Methode des BAFU abzugrenzen.	Die Unterschiede und Gemeinsamkeiten der beiden Methoden sind genauer auszuführen und voneinander abzugrenzen, um bessere Transparenz in der jeweiligen Beurteilung zu erhalten. Auch ist ein Abweichen zu begründen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3 Kriterien und Beurteilung	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Das Kriterium «alle untergeordneten Zufahrten Tempo 30» ist ersatzlos zu streichen.	Auf verkehrsorientierten Strassen ist immer ein Gutachten für Tempo-30 erforderlich gemäss SSV Art. 108, um die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit der Massnahme zu klären. Wenn eine Geschwindigkeitsreduzierung auf einer verkehrsorientierten Strasse die erforderlichen Kriterien erfüllt, muss sie unabhängig von der Signalisierung der untergeordneten Strassen erfolgen. Eine gleichzeitige Tempo-30-Signalisierung der untergeordneten Zufahrtsstrassen kann vom Kanton allenfalls als Empfehlung an die Gemeinden weitergegeben werden, aber die Bewertung eines Tempo-30-Antrags davon abhängig zu machen, ist nicht zulässig.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.6 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV)	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Die Kriterien der Auswirkungen auf den ÖV sind auszuweiten auf die Umsetzung von Busbevorzugungsmassnahmen und auf den Umsteigeeffekt vom MIV auf den ÖV als Folge der Einführung von Tempo 30.	Die Auswirkungen von Tempo 30 auf den ÖV sind eben nicht nur evt. längere Reisezeiten, sondern auch kürzere Reisezeiten, da Busbevorzugungen etc. leichter umgesetzt werden können. Auch der Umsteigeeffekt des MIV auf den ÖV in der Folge der Umstellung auf Tempo 30 soll berücksichtigt werden, im Sinne einer weiter gefassten Definition der Funktionalität des Strassennetzes.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.9 Lokale Akzeptanz Gemeinde	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Das Beurteilungskriterium «lokale Akzeptanz» ist zu streichen.	Die lokale Akzeptanz wird weder im Gesetz noch im BAFU-Leitfaden "Beurteilungsmethode für Temporeduktionen als Lärmschutzmassnahme" als Bewertungskriterium erwähnt. Die Kriterien zur "lokalen Akzeptanz" in der Tabelle stehen im Gegensatz zu den gesetzlichen Vorgaben, die eine Temporeduktion beispielsweise aus Gründen des Lärmschutzes erforderlich machen können. Der Kanton muss bei Überschreitungen von Grenzwerten selbst aktiv werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.10 Regionale Akzeptanz	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Das Beurteilungskriterium «regionale Akzeptanz» ist zu streichen.	Was in den Nachbargemeinden umgesetzt wurde oder nicht, ist für ein Tempo-30-Gesuch irrelevant. Gemäss SSV Art. 108 muss in einem Gutachten nur die Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und Verhältnismässigkeit explizit im Einzelfall beurteilt werden. Daher ist die Situation in der Nachbargemeinde per se nicht relevant.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.12 Übergeordnete Netzbetrachtung	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Die "übergeordnete Netzbetrachtung" darf die Beurteilung von Tempo-30 Gesuchen nicht tangieren. Es gilt die geltenden Gesetze anzuwenden.	Auch wenn entlang derselben Hauptstrasse mehrere Gemeinden Tempo 30-Strecken einrichten möchten, ist das Gesuch für Tempo 30 im Einzelfall zu behandeln. So wie vorgeschrieben.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	5 Fazit und weiteres Vorgehen	Erfasst von: Sarah Bühler-Häfliger Die Erkenntnisse aus den Praxisbeispielen im Kanton Luzern sollen in die definitive Beurteilungsmethode einfließen.	Ohne die Erkenntnisse aus den Praxisbeispielen ist es schwierig, die Ergebnisse aus dem Beurteilungsraster zu antizipieren. Zudem ist auch die Abgrenzung zu der Methode des BAFU nicht klar, deshalb kann hier schlecht auf die nationalen Ergebnisse verwiesen werden.