

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

Teilnehmerangaben:

Verband Luzerner Gemeinden (VLG)

Hirschmattstrasse 36

Postfach

6002 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern

Bahnhofstrasse 15

6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

142865

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Würdigung	Allgemeine Würdigung der Vernehmlassungsvorlage	Der Planungsbericht ist sauber, umfassend und sachlich aufgearbeitet. Er hilft, die doch teilweise emotional aufgeladene Diskussion zu versachlichen. Die wichtigen positiven und negativen Aspekte werden auf den Punkt gebracht und in den Faktenblättern gut zusammengefasst. Die Themen Verkehrssicherheit und das Potenzial, mit schmalere Spurbreiten Raum für die Innengestaltung der Siedlungsräume zu gewinnen, sollten noch etwas mehr Gewicht erhalten.	
Allgemeine Würdigung	Allgemeine Würdigung der Vernehmlassungsvorlage	Tempolimits wurden bereits vor über 100 Jahren eingeführt. Die Anliegen und Bedürfnisse der städtischen und ländlichen Bevölkerung unterscheiden sich damals wie heute und sind somit differenziert zu betrachten. Auf eine generelle Anpassung der Tempolimits ist zu verzichten. In sehr dicht besiedelten Wohnquartieren ist das Bedürfnis gross, den Verkehr zu eliminieren. Jedoch handelt es sich dabei vor allem um Anschlussverkehr. Durchfahrts- und Ausweichverkehr auf nächst höher klassierte Strassen in diesen Quartieren ist von der Bevölkerung nicht erwünscht. Diesem Umstand soll weiterhin Rechnung getragen werden.	
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2.3 Kantonale Bestimmungen	Der mögliche Spielraum einer Tempoanpassung ist sehr begrenzt. Jedoch spielt genau hier die Gemeindeautonomie eine wichtige Rolle. Diese soll gestärkt werden.	Um den Spielraum nutzen zu können, ist es wichtig, dass die örtliche Bevölkerung dem Anliegen folgt. Anliegen dieser Art sollen wann immer möglich Bottom-up angestossen werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3 Wirkungen von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen	Die Option von tageszeitlich begrenzter Signalisation ist besser abzubilden.	Vielfach können tageszeitlich begrenzte Einschränkungen die Qualität in entscheidenden Aspekten wie der Verkehrssicherheit während Schulzeiten oder der Lärmbelastung verbessern.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.1 Fahrbahnbreiten	Der Strassenraum soll so gestaltet werden, dass er allen Verkehrsteilnehmenden genügend Platz und Sicherheit bietet, ohne mehr Fläche zu versiegeln (z.B. Schwammstadtprinzip und sichere Aufteilung der Fahrbahnflächen). Da zeichnet sich ein Konflikt ab (Platzbedürfnis der Verkehrsteilnehmenden vs. Platzbedürfnis für das Schaffen von unversiegelten Flächen, um die Auswirkungen des Klimawandels zu reduzieren).	Der intensiv wachsende Veloverkehr - regional bedingt durch den Tourismus oder durch die Veränderung des Modal Splits - benötigt zusätzlichen Platz und muss neben dem Fussverkehr und dem MiV sicher geführt werden. Es ergeben sich Möglichkeiten zur Nutzungsüberlagerung, einhergehend mit einer allfälligen Temporeduktion.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.3 Fussgängerstreifen	Fussgängerstreifen sollen auf verkehrsintensiven Strassen mit wenig Fussverkehr wenn immer möglich bestehen bleiben.	Bereits heute passieren viele Strassenquerungen und gefährden damit die Sicherheit. Definierte Begegnungsorte erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Dies trifft insbesondere auf Ortskerne mit wenig Passantenverkehr zu.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.5 Strassenhierarchie und Verkehrsverlagerungen	Die Strassenhierarchisierung ist wie im Planungsbericht vorgesehen beizubehalten. Sofern Ausweichmöglichkeiten über National- oder Kantonsstrassen möglich sind, sollten diese weiter gefördert werden.	Ausweichverkehr auf mit tiefer klassierten Strassen erschlossene Wohnquartiere ist zu verhindern (z.B. Schüpfheim Bühl).

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4 Entscheidungskriterien	Der formale Umgang mit den Entscheidungskriterien ist genauer zu beschreiben.	<p>Die Bearbeitung von Anträgen anhand von Beurteilungsrastern ist ein guter Ansatz und erlaubt eine sachliche Beurteilung, welche jedoch relativ umfangreich ist. Man läuft Gefahr, eine Genauigkeit vorzutauschen, die bei mehreren Kriterien arbiträr sein kann (z.B. Akzeptanzkriterien).</p> <p>Zu offen bleibt im Planungsbericht auch, wann und durch wen die erforderliche Verhältnismässigkeitsprüfung durchgeführt wird und wer entscheidet, wo die Grenze zwischen verhältnismässig und unverhältnismässig gezogen wird. Zudem wäre wichtig zu wissen, in welchem Verfahren der Entscheid eröffnet wird und ob es ein Rechtsmittel dagegen gibt. Auch wenn vermutlich aufgrund geltender Rechtsgrundlagen bereits festgelegt, gehört dies der Vollständigkeit halber ebenfalls in den Bericht.</p> <p>Der Regierungsrat betont allerdings, dass diese Beurteilung als «Signal» zu sehen ist, jeder Abschnitt einer differenzierten Einzelfallbeurteilung unterliegt und die Wertung der Kriterien spezifisch auf die örtlichen Gegebenheiten anzupassen ist.</p>
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.1 Aktuelle Praxis	Die aktuell gültigen Rechtsgrundlagen sollen konsequent angewendet werden. Auf weitere Verzögerungen der offenen und zukünftigen Anträge seitens der Gemeinden ist zu verzichten. Der zuständigen Dienststelle sind verbindliche Behandlungsfristen vorzugeben.	Der Prozess zur Beurteilung von Anträgen bzw. der Vollzug der gültigen Rechtsnormen wurde in der Vergangenheit aus Sicht der Gemeinden zu häufig aufgrund von öffentlichen Ankündigungen oder politischen Diskussionen unterbrochen und de facto sistiert. Ein solcher Rechtsverzug ist aus Sicht der Gemeinden nicht zulässig. Der Vollzug soll in Folge von geänderten Rechtsgrundlagen aufgrund von Entscheidungen (Bundesparlament, Kantonsparlament oder Volk) jeweils angepasst werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.3 Objektive Verkehrssicherheit (generell)	Die Bewertung der objektiven Verkehrssicherheiten einzig anhand der retrospektiven Unfallschwere zu bemessen, entspricht nicht dem aktuellen Fachstand und soll erweitert werden.	Alle ISSI (Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente) zur Ermittlung der objektiven Verkehrssituation sind zulässig und können Aufschluss über die Verkehrssicherheit geben.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.5 Reisezeitverlust MIV	Die Benachteiligung langer Abschnitte in der Bewertung ist in den urbanen Räumen nicht zweckmässig und anzupassen.	Die Eingrenzung «langer Abschnitte» ist bei einer «klassischen» Ortsdurchfahrt durch einen kompakten Ortskern zweckmässig. Zusammenhängende Strecken im städtischen Raum in Teilstrecken aufzuteilen, ist nicht zielführend (z.B. Paulusplatz via Bundesplatz zum Bahnhof Luzern). Im Gegenteil: Der Verkehrsfluss wie auch die Wahrnehmung durch die Verkehrsteilnehmenden würden mit fraktionierten Teilstrecken unter Tempo 30 leiden. Gerade in den Agglomerationen müssen die Abschnitte der homogenen Situation entlang längerer Streckenabschnitte angepasst und entsprechend genügend lang sein.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.9 Lokale Akzeptanz Gemeinde	Es handelt sich um ein wichtiges Kriterium, dessen Bewertung jedoch den gewählten Gemeindeexekutiven obliegen soll.	<p>Sofern eine Gemeindeexekutive einen Antrag stellt, ist von der lokalen Akzeptanz bzw. der Abwägung im Hinblick auf andere Kriterien wie bspw. Verkehrssicherheit auszugehen. Die Gemeindeexekutiven sind grundsätzlich verpflichtet, im Sinne der gesetzlichen Grundlagen und Auftrag der demokratischen Mehrheiten zu handeln. Sie sind daher um grösstmögliche lokale Akzeptanz bemüht. Eine Fremdbeurteilung der lokalen Akzeptanz erachten die Gemeinden als unzulässigen Eingriff in ihre Gemeindeautonomie.</p> <p>Die Bewertung der lokalen Akzeptanz umfasst einen zu kleinen zeitlichen Bewertungsraum. Sie basiert einzig auf der Art und Weise der Eingabe. Es fehlen die Berücksichtigung etablierter Instrumente wie Richtpläne oder allfällige Diskussionen und Beschlüsse von Parlamenten.</p> <p>Weiter werden verschiedene (direkt-)demokratische Instrumente bzw. Grundrechte unterschiedlich bewertet und damit in Konkurrenz gesetzt. Dies widerspricht dem Grundprinzip, dass ein demokratisch gefällter Entscheid unabhängig seines Anstosses (z.B. Initiative in Form einer allgemeinen Anregung, parlamentarischer Vorstoss, Entscheid der Exekutive, angestossen durch ein direktdemokratisches Instrument wie Petition durch Quartierverein) zu werten ist.</p> <p>Ob die lokale Akzeptanz mit den vorgeschlagenen Kriterien festgestellt werden kann, ist zu bezweifeln. Die abschliessende Beurteilung dieses Kriteriums durch Dritte birgt die Gefahr, demokratische Prozesse, welche im Rahmen der Gemeindeautonomie stattgefunden haben, abzuwerten.</p>
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.10 Regionale Akzeptanz	Eine regionale Akzeptanz ist anzustreben. Ob diese Akzeptanz mit den vorgeschlagenen Kriterien festgestellt werden kann, ist zu bezweifeln.	Die Kriterien sind zu absolut und geben die regionale Akzeptanz nicht in allen Fällen klar wider. Die Abstimmung der Akzeptanz ist den Gemeinden zu überlassen (Stärkung eines gut nachbarschaftlichen Verhältnisses). Die Mobilität auf den Hauptachsen findet immer regional statt. In Übergangsräumen sind die Haltungen zu divers, als dass eine regionale Akzeptanz eingefordert werden kann.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.13 Entscheidungsgrundlage	Der Umgang mit der Entscheidungsgrundlage ist zu präzisieren.	Die Gemeinden begrüssen, dass eine Diskussion entlang der eruierten Kriterien geführt werden kann. Zu offen bleibt im Planungsbericht jedoch, wann und durch wen die erforderliche Verhältnismässigkeitsprüfung durchgeführt wird und wer entscheidet, wo die Grenze zwischen verhältnismässig und unverhältnismässig gezogen wird. Zudem wäre es wichtig zu wissen, in welchem Verfahren der Entscheid eröffnet wird. Auch wenn vermutlich aufgrund geltender Rechtsgrundlagen bereits festgelegt, gehört dies der Vollständigkeit halber auch in den Bericht.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	5 Fazit und weiteres Vorgehen	Die Wirkung des Bewertungsrasters auf Tätigkeiten und Pflichten als Strasseneigner selbst ist genauer zu beschreiben.	Es ist zu beschreiben, inwiefern der Kanton Luzern als Strasseneigner selbst Änderungen der signalisierten Geschwindigkeiten vorantreibt, um den rechtskonformen Betrieb seiner Strassen sicherzustellen (insb. Lärmvorschriften).