

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

Teilnehmerangaben:

Die Mitte Kanton Luzern
Stadthofstrasse 3
6004 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

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

Teilnehmeridentifikation:

146598

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Würdigung	Allgemeine Würdigung der Vernehmlassungsvorlage	<p>Erfasst von: Luca Boog</p> <p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p> <p>Der Planungsbericht liefert rechtliche, normative und technische Informationen, die zu einer nicht unwesentlichen Versachlichung des Themas Tempo 30 führen. Dies begrüssen wir, halten aber fest, dass die Erarbeitung des Berichts eher urban geprägt scheint und zu Tempo 30 tendiert. Mit einer stärker differenzierten Unterscheidung zwischen urbanen Zentren und der Landschaft könnte dies eine noch bessere Versachlichung bringen und damit viele Emotionen im Vorherein unterbinden. Dieser Umstand ist auch in den Faktenblättern zu spüren, weshalb wir hierzu im Anhang unsere Bemerkungen festhalten möchten.</p> <p>Wir verstehen den Auftrag des Berichtes, eine Versachlichung des Themas zu erwirken und nicht zu urteilen, ob man Tempo 30 befürwortet oder nicht und honorieren dies. Trotzdem wollen wir unsere Haltung abbilden, damit unsere Anträge verstanden werden. Unsere Haltung gliedert sich in zwei für uns zentrale Aussagen, da Tempo 30 für die künftige Siedlungsentwicklung durch das vorherrschende Spannungsfeld Standortfaktor Verkehrserschliessung versus Wohnqualität richtungsweisende Wirkung haben wird:</p> <p>A. Im ländlichen Raum dienen die verkehrsorientierten Hauptverkehrsachsen hauptsächlich der Durchleitung des Verkehrs und wir betrachten Tempo 30 grundsätzlich als kritisch. Hingegen sehen wir die Möglichkeit von temporären Temporeduktionen und beispielsweise auch intelligenten Signalisationen.</p> <p>B. Im urbanen Raum sehen wir weitere Möglichkeiten, wenn die unter A. erwähnten Massnahmen nicht genügen, die Voraussetzungen gegeben und die Rahmenbedingungen erfüllt sind.</p> <p>Unserer Meinung nach kommt im Weiteren neben dem Rechtlichen, Normativen und Technischen das Politische zu wenig zum Tragen, insbesondere was die Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden betrifft. Offenbar reduziert sich deren Handlungsspielraum auf das Stellen eines Antrags ans <i>vis</i>. Dieser Aspekt soll im Sinne einer Stärkung der Mitsprache der jeweilige Standortgemeinde im Entscheidungsprozess gestärkt werden. Wir unterstützen die grundsätzliche Haltung der übergeordneten Interessen der Verkehrsachsen, wünschen hier aber klare Kriterien und einen Mitwirkungsprozess.</p> <p>Wir vermissen auch eine Vertiefung des bereits erwähnten Themas temporäre Temporeduktion und intelligente Signalisationen. Dies kann insbesondere bei wichtigen Hauptverkehrsachsen eine sinnvolle Lösung sein.</p>	
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	1.1 Ausgangslage und Auftrag	<p>Erfasst von: Luca Boog</p> <p>Die Richtungsänderung, abwenden vom Argument der Hauptverkehrsachsen mit Tempo 50, des Regierungsrates von 2018 wurde durch die Regierung umgesetzt und bisher nicht politisch diskutiert.</p>	Die Richtungsänderung, abwenden vom Argument der Hauptverkehrsachsen mit Tempo 50, des Regierungsrates von 2018 wurde durch die Regierung umgesetzt und bisher nicht politisch diskutiert.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	1.2 Aufbau Planungsbericht	Erfasst von: Luca Boog Das Kapitel 4.3.12 gehört an den Anfang des Berichts.	Der Aufbau ist im Grundsatz gut, soweit eine Versachlichung möglich ist. Die Emotionen werden jedoch bleiben, da nicht alle Daten wissenschaftlich belegt werden können. Allerdings kommt der Bericht, wie erwähnt, sehr befürwortend daher. Auch finden wir, dass die übergeordnete Netzbetrachtung prioritär ist und an den Anfang des Berichts gehört (siehe 4.3.12)
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2.2 Rechtsgrundlagen	Erfasst von: Luca Boog RR erstellt klaren Raster mit Kriterien für eine messbarer Beurteilung mit dem entsprechenden Ermessensspielraum. Die Themen temporäre Einschränkung und intelligente Signalisationen werden vertieft aufgenommen und im Bericht behandelt.	In einem politisch erarbeiteten Vorschlag mit messbarer Beurteilung (Raster) und mit dem Einbezug der Gemeinden innerhalb des dadurch definiertem Ermessensspielraums sehen wir grosse Vorteile und klare Regeln. Wir vermissen, wie erwähnt, eine Vertiefung des Themas temporäre Temporeduktion und intelligente Signalisationen. Dies kann insbesondere bei wichtigen Hauptverkehrsachsen eine sinnvolle Lösung sein.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.2 Rechtsvortritt	Erfasst von: Luca Boog Das Priorisieren der Hauptverkehrsachsen ist zu begrüssen.	Gerade im ländlichen Raum dienen die verkehrsorientierten Hauptverkehrsachsen hauptsächlich der Durchleitung des Verkehrs.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.3 Fussgängerstreifen	Erfasst von: Luca Boog Auf eine Aufhebung von Fussgängerstreifen innerhalb Tempo 30 wird verzichtet.	Auf eine Aufhebung von Fussgängerstreifen sollte in jedem Falle zu Gunsten der Verkehrssicherheit verzichtet werden. Es handelt sich nicht um Tempo-30-Zonen. Diese Unterscheidung muss dem Verkehrsteilnehmer erklärt werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.4 Horizontale und vertikale Versätze	Erfasst von: Luca Boog Auf horizontale und vertikale Versätze ist generell zu verzichten (mindestens «in der Regel» streichen).	Auf Horizontale und vertikale Versätze ist in der Regel zu verzichten. Diese Massnahmen sind aus unserer Sicht überholt und können eher zulasten der Verkehrssicherheit gehen (unübersichtlicher, usw.).
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2 Reisezeitverlängerungen	Erfasst von: Luca Boog Einer allfälligen Reisezeitverlängerung im ÖV ist grosse Beachtung zu schenken. Zusätzlich nötige Busse einzuführen ist nicht umweltgerecht und führt zu erheblichen Mehrkosten bei allen Beteiligten.	Einer allfälligen Reisezeitverlängerung im ÖV ist grosse Beachtung zu schenken. Zusätzlich nötige Busse einzuführen ist nicht umweltgerecht und führt zu erheblichen Mehrkosten bei allen Beteiligten.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.1 Reisezeitverlängerung des MIV	Erfasst von: Luca Boog Siehe 3.2.2	Siehe 3.2.2
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.2 Exemplarische Auswertung MIV Reisezeitänderung	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	Es bleibt festzuhalten, dass die Reisezeitverlängerung von 4-7 % (in Stosszeiten 2-4 %) für die Landschaft nicht völlig unerheblich ist. Der Standortfaktor im Spannungsfeld Verkehrserschliessung versus Wohnqualität spielt dabei eine zu starke Rolle. Zentral erscheint diese Betrachtung für den urbanen Raum, da in Stosszeiten die signalisierten Geschwindigkeiten oft nicht gefahren werden können.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.3 Betriebsstabilität und Reisezeiten des öV	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	Das heutige ÖV-Netz ist minutengenau getaktet. Flächenweise Einführung von Tempo 30 kann grosse Folgen haben. Auch hier ist eine differenzierte Haltung zu erarbeiten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.4 Exemplarische Auswertung öV- Reisezeitveränderung	Erfasst von: Luca Boog Siehe 3.2.3	Siehe 3.2.3
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.3 Blaulichtorganisationen	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	Geringer Einfluss auf Blaulichtorganisation: Damit dies korrekt ist, sollte die Behandlung von Übertretungen mit Blaulicht auch kulant genug betrachtet werden, so dass die negativen Folgen ausbleiben.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.3.2 Milizfeuerwehr	Erfasst von: Luca Boog Dieser Teil des Satzes wird gestrichen.	Die urbane Betrachtung im Bericht, dass die Anfahrt zum Depot bei einem Feuerwehreinsatz mit dem Velo erfolgt, können wir nicht nachvollziehen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.5 Strassenhierarchie und Verkehrsverlagerungen	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	In Einzelfällen ist es eventuell nötig Schleichverkehr durch flankierende Massnahmen zu verhindern.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Schwerverkehrsanteil	Erfasst von: Luca Boog Auflistung der Hauptverkehrsachsen mit LKW-Anteil höher als 15 %.	Für Strassen mit einem LKW-Anteil höher 15 % gibt es keine Lärmeinsparung. Es erscheint uns deshalb wichtig zu wissen, welche Strassen den Wert von 15 % Schwerverkehr übersteigen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Strassenbelag	Erfasst von: Luca Boog Lärmarme Strassenbeläge sind dringend zu fördern	Ihr Einfluss auf den Lärm scheint aus unserer Sicht grösser als eine Temporeduktion.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Fahrweise	Erfasst von: Luca Boog Es werden Sensibilisierungskampagnen oder sogar Schulungen der Verkehrsteilnehmer und Massnahmen nötig sein	Um eine Einsparung zu erreichen
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.7 Luftschadstoffemissionen und Treibstoffverbrauch	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	In der ganzen Fassung bleibt unerwähnt, dass der LKW-Verkehr mit Stand der Technik im Bereich Feinstpartikel und Stickstoffoxid enorme Fortschritte gemacht hat und praktisch keine Feinstpartikel mehr ausstösst (Euro 6 mit Partikelfilter, LSVA verursachte schnellere Fahrzeugbeschaffung). Die Quelle für diese Schadstoffe liegt also in der Hauptsache beim Personen-/Individualverkehr.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.7.1 Veränderung des Treibstoffverbrauchs	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	Tatsächlich könnte auch der Autofahrer betreffen Drehzahl und «passivem Fahren» vermehrt geschult werden. Dieser Effekt fällt mit Elektrofahrzeugen grösstenteils weg, nur erfolgt die Umstellung auf diese Art des Antriebes weniger schnell, als politisch erwünscht.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.7.2 Veränderung der Luftschadstoffemissionen	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	Die Formulierung indirekte Senkung der Emissionen scheint, da nicht nachweisbar, von einer zu positiven Prägung für Tempo 30 abzuhängen und ist für uns zu wenig sachlich. Dazu wären diverse Massnahmen nötig (siehe 3.7.1).

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.8 Verkehrssicherheit	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	Für uns ist dies ein sehr zentrales Argument für Dorfzentren, Aufenthaltsqualität etc.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.8.1 Unfallhäufigkeit	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	Bei Tempo 30 darf man die Strasse jederzeit und überall queren. Es muss deshalb darauf geachtet werden, dass es durch Fussgänger nicht zu mehr Unfällen kommt. Die allenfalls durch Tempo 30 verminderte Aufmerksamkeit kann zu einer Unfall-Häufung führen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.8.2 Verletzungsschwere der Beteiligten	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	Die Senkung der Verletzungsschwere ist beachtlich und nachvollziehbar, siehe aber 3.8.1
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.8.4 Subjektive Verkehrssicherheit	Erfasst von: Luca Boog Siehe 3.8.1	Siehe 3.8.1
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.2 Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	Tempo 30 ist ein sehr wichtiges Argument für den Bau von hochwertigem Wohnraum im urbanen Raum, belebten Dorfzentren, Aufenthaltsqualität etc.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.3 Potenzial für Umgestaltung des Strassenraums	Erfasst von: Luca Boog Wir sind der Meinung, Verschmälerungen oder Flächenaufteilungen sollten nur mit grosser Vorsicht erfolgen.	Die Sicherheit hat Vorrang.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.4 Ortsbild	Erfasst von: Luca Boog Der Zusammenhang zum Denkmalschutz ist gesucht.	Denn dieser kennt die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.5 Trennwirkung	Erfasst von: Luca Boog Bemerkung	Formulierung ist richtig. Das kann aber auch zu leichtsinnigen Überquerungen der Strasse führe, siehe 3.9.3 / 3.8.1
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3 Kriterien und Beurteilung	Erfasst von: Luca Boog RR erstellt klaren Raster für die Beurteilung mit messbarer Beurteilung.	Mit einem politisch erarbeiteten Vorschlag mit messbarer Beurteilung (Raster) sehen wir Vorteile.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.6 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (öV)	Erfasst von: Luca Boog Die Messgrössen sind zu überdenken.	Die Anzahl Fahrten pro Stunde sind für uns nicht nachvollziehbar. Gibt es überhaupt Linien mit über 30 Fahrten pro Stunde?
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.9 Lokale Akzeptanz Gemeinde	Erfasst von: Luca Boog Wo ein gesetzlicher Ermessensspielraum vorliegt, soll der Gemeinderat gemäss dem Subsidiaritätsprinzip paritätisch in der Entscheidungswegfindung miteinbezogen werden.	Unserer Meinung nach kommt der politische Aspekt zu wenig zum Tragen, insbesondere was die Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden betrifft. Dieser Aspekt soll im Sinne einer Stärkung der Mitsprache der jeweilige Standortgemeinde im Entscheidungsprozess gestärkt werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.12 Übergeordnete Netzbetrachtung	Erfasst von: Luca Boog Diese Thematik gehört an den Anfang des Berichts.	Dieser Aspekt ist übergeordnet zu betrachten und hat hohe Priorität.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	5 Fazit und weiteres Vorgehen	Erfasst von: Luca Boog Wir wünschen uns, dass schlanke, aber klare Kriterien mit deren Gewichtung erarbeitet und angewendet werden können. - Anhang A	Alle Kriterien müssen messbar sein und es braucht eine Messlatte. Die Rechtsgrundlagen sollen konsequent und mit einer Zeitvorgabe angewendet werden. Ebenso sind Gutachten erst zu erstellen, wenn definiert Vorgaben dazu erreicht sind.

Anhang A

Anhang

Bemerkungen zu den Faktenblätter:

Lebensqualität: *Denkmalgeschützte Dorfkern* kommen besser zur Geltung scheint uns zu weit hergeholt. Wir wollen keine «Besichtigungstourismus» für Denkmalschutz.

Lärm: *Anteil LKW über 15% macht positive Wirkung zunichte:* Wo liegen die Gebiete mit einem Anteil höher 15 %? Der eingesetzte Belag ist wichtiger als Tempo 30, hier könnte der Kanton schon längere Zeit Massnahmen umsetzen.

Unfälle: *geringer Einfluss auf Blaulichtorganisation:* Damit dies korrekt ist, sollte die Behandlung von Übertretungen mit Blaulicht auch kulant genug betrachtet werden, so dass die negativen Folgen ausbleiben. Manchmal geht es hier um weniger als Minuten. Die urbane Betrachtung im Bericht, dass die Anfahrt zum Depot bei einem Feuerwehreinsatz mit dem Velo erfolgt, ist zu überdenken. Ausserdem muss das Verhalten von Fussgänger geschult werden, da bisher in der Bevölkerung der Unterschied von Tempo 30 und Zone 30 nicht klar ist. Ansonsten leidet das Argument weniger Unfälle durch Unsicherheit und Unachtsamkeit der Verkehrsteilnehmer.

Luftqualität: *Langsamer fahren spart keinen Treibstoff ist aber indirekt emissionsenkend:* Diese indirekte Wirkung kann entsprechend nur mit Sensibilisierungskampagnen und Schulungen zwecks einer optimierten Fahrweise erzielt werden und hat damit kaum einen Zusammenhang mit Tempo 30.

Reisezeit MIV: *in Stosszeiten 2-4 % langsamer, nachts 5-7 %, wird zu positiv bewertet.* Wir sehen den Vorteil in Stosszeiten durchaus, möchten aber darauf hinweisen, dass, wenn zusätzlich Busse auf einer Linie nötig sind, die Wirkung verpufft. Auch ist dieses Argument für die Randgebiete des Kantons nicht vorurteilsfrei respektive mit vielen Emotionen verbunden.

Reisezeit ÖV: Siehe Reisezeit MIV. Es braucht eine differenzierte Haltung.

Leistungsfähigkeit: Das Fazit ist infolge urbaner Betrachtung eher positiv formuliert. Die Leistung leidet nicht bei hohem, sondern nur bei zu hohem Verkehrsaufkommen. Folglich ist das Fazit, die Leistungsfähigkeit ändert sich kaum nicht ganz sachlich.

Verkehr in Quartieren: Wir bezweifeln, dass kein Ausweichverkehr entsteht, wenn nicht weiter flankierende Massnahmen ergriffen werden. Hierzu gäbe es viele Beispiele (Rengg usw.).