



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Stellungnahme

zur

Motion

Nr. 225 2010/2012

von András Özvegyi namens der GLP-Fraktion
vom 3. August 2011

(StB 1080 vom 7. Dezember 2011)

**Wurde anlässlich der
28. Ratssitzung vom
8. März 2012
als Postulat überwiesen**

Tempo 30 – für mehr Sicherheit und flüssigen Verkehr

Der Stadtrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

In der Motion wird vom Stadtrat ein Planungsbericht gefordert, der aufzeigt, auf welchen innerstädtischen Hauptachsen in Luzern die Einführung von Tempo 30 Sinn macht, unabhängig davon, ob es sich um eine Gemeinde- oder Kantonsstrasse handelt.

Wie in der Motion bereits erwähnt, ist in den Quartieren der Stadt Luzern Tempo 30 praktisch flächendeckend eingeführt. Im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten wurde vereinzelt aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheiten auch auf verkehrorientierten Gemeindestrassen Tempo 30 umgesetzt. Es sind dies die Dreilinden-, die Hüenberg- und die Bireggstrasse. Die Einführung von Tempo 30 ist zudem auf der Volta- und Moosmattstrasse vorgesehen. Die generelle Einführung von Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstrassen der Stadt Luzern lehnt der Stadtrat unter den heutigen Bedingungen jedoch ab. Vielmehr unterstützt er das von der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu propagierte Tempo-50/30-Modell. Dieses beinhaltet die Signalisation der Haupt- und wichtigen Sammelstrassen mit Tempo 50 generell, wobei für die langsamen Verkehrsteilnehmer Sicherheitsmassnahmen realisiert werden sollen. Die siedlungsorientierten Strassen dagegen sind primär für die Anwohnerinnen und Anwohner bestimmt und eignen sich deshalb für das Einbinden in Tempo-30-Zonen. Dadurch werden die Hierarchien des Strassennetzes akzentuiert und die Bestrebungen des Stadtrates unterstützt, den Verkehr zur Entlastung der Quartiere auf den Hauptverkehrsachsen zu konzentrieren. Durch Einführung von Tempo 30 auch auf den Hauptverkehrsachsen fällt die Hierarchierung und Priorisierung des Strassennetzes weitgehend dahin. Es ist damit zu rechnen, dass sich dadurch der Verkehr vermehrt in die Quartiere ergiesst. Der Stadtrat sieht deshalb darin keinen Nutzen, weder für die Gesellschaft, die Umwelt noch die Wirtschaft.

Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit müssen zudem gestützt auf Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) in einem verkehrstechnischen Gutachten begründet werden. Gerade auf Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen) sind die Möglichkeiten für eine Abweichung von der Höchstgeschwindigkeit eingeschränkt. Die bisher in der Schweiz bekannten Fälle gingen meistens mit betrieblichen und baulichen Umgestaltungsmassnahmen solcher Strassen einher. In der Stadt Luzern sind derzeit keine solchen Umgestaltungsmassnahmen geplant. Zudem gilt es zu beachten, dass der Stadtrat für Verkehrsanordnungen auf Kantonsstrassen nicht zuständig ist.

Die Prüfung, wie zukünftig die Mobilität in der Stadt abgewickelt wird, ist Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes, welches in Vorbereitung ist. Dieses ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms und basiert auch auf dem „Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität“. Mit dem Gesamtverkehrskonzept sollen die Funktionen des Strassennetzes überprüft werden. In diesem Zusammenhang wird auch die Einführung von Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen geprüft. Der Stadtrat erachtet deshalb einen Planungsbericht als nicht zweckmässig.

Der Stadtrat ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen.

Der Stadtrat von Luzern

