

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

Teilnehmerangaben:

Stadt Luzern
Hirschengraben 17
6002 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

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

Teilnehmeridentifikation:

144702

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Würdigung	Allgemeine Würdigung der Vernehmlassungsvorlage	<p>Im Grundsatz ist festzuhalten, dass der Planungsbericht sehr gelungen ist und einen wesentlichen Beitrag für eine sachliche Diskussion bezüglich der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf Hauptstrassen innerorts leisten kann. Einzig das zugehörige Kriterienset und die vorgeschlagene Methode zur Beurteilung der konkreten Tempo-30-Gesuche von Gemeinden an den Kanton scheint aus Sicht der Stadt Luzern so nicht zielführend und für Gemeinden zu aufwendig zu sein. Gerne bieten wir an, an der Weiterentwicklung und Vereinfachung der Methode mitzuarbeiten (bspw. in Form der Mitarbeit einer Arbeitsgruppe oder ähnlichen Formaten).</p> <p>- Anhang A</p>	
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	1 Einleitung	Bitte bereits in der Einleitung auch noch das Thema "Strassenhierarchie und Ausweichverkehr in die Quartiere" aufnehmen.	Dieser Aspekt wurde in den aktuellen Diskussionen vor allem auf Bundesebene sehr stark und mit offensichtlich falschen Argumenten diskutiert. Eine Versachlichung und Richtigstellung ist auch hier sehr wichtig.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2.1 Strassentypisierung	Es ist darauf hinzuweisen, dass die Abstützung des Vorgehens auf die VSS-Normen nicht ganz unproblematisch ist. Die Vorgaben, die hier neu durch den Kanton gemacht werden, sollen möglichst robust und unabhängig von den Normen funktionieren.	Die Normen können sich ändern, und in der Vergangenheit fanden bereits Diskussionen statt, dass die Unterteilung "verkehrsorientiert" / "siedlungsorientiert" aus dem Normenwerk verschwinden oder durch eine andere Kategorisierung ersetzt werden sollte. Auf solche Anpassungen hat der Kanton Luzern nur wenig Einfluss.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2.2 Rechtsgrundlagen	Gewisse Formulierungen sind zu präzisieren. Bspw. impliziert die Formulierung des letzten Absatzes auf Seite 8, dass die Umsetzung einer T-30-Strecke ohne Einbezug in eine Zone einfacher ist ("strengere Voraussetzungen"). Generell scheint es zudem wichtig, noch ausführlicher zu erläutern, wie der Zusammenhang zwischen T-30-Strecken und deren Integration in T-30-Zonen funktioniert. Der Grund für die Integration ist schliesslich rein technischer Natur, um einen unnötigen Schilderwald zu verhindern.	Besseres Verständnis des Berichts und der Hintergründe für die Integration von Strecken in Zonen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2.2 Rechtsgrundlagen	Es ist näher auszuführen, wie kantonales Recht bei der Beurteilung von Verhältnismässigkeit, Erforderlichkeit und Zumutbarkeit eine Rolle spielen kann.	Die vagen Aussagen im Bericht lassen darauf schliessen, dass Anpassungen im kantonalen Strassengesetz Auswirkungen auf die Umsetzung von Tempo 30 haben könnten. Dies lässt grossen Interpretationsspielraum offen. Es ist klar zu benennen, ob die Umsetzung von Tempo 30 mit einem angepassten kantonalen Strassenprojekt erschwert oder erleichtert werden kann und ob solche Regelungen tatsächlich nicht dem Bundesgesetz widersprechen würden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.2 Rechtsvortritt	Dieses Kapitel sollte mit weiteren Ausführungen zur Strassenhierarchie und umfassenderen Begründungen für eine weiterhin vortrittsberechtigte Führung der Hauptstrassen ergänzt werden.	Dieses Thema nahm in den jüngsten politischen Diskussionen eine wichtige Rolle ein, und es wurde viel Unfug erzählt. Umso wichtiger ist eine Objektivierung dieses Aspekts im vorliegenden Planungsbericht.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2 Reisezeitverlängerungen	Es ist zu ergänzen, dass gemäss § 32 Satz 1 SVG gilt: "Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen...". Dies gilt unabhängig von der signalisierten Geschwindigkeit und impliziert, dass gerade in engen Innerortssituationen und bei dichten Nutzungen sowieso langsamer als 50 km/h gefahren werden muss. Tempo 30 kann in solchen Situationen auch zu einer Klärung der rechtlichen Gegebenheiten beitragen.	Dieser Gesetzesartikel liefert einen weiteren Hinweis, wieso die Reisezeitverluste durch die Anordnung von Tempo 30 innerorts häufig nicht dem theoretischen Wert entspricht, sondern deutlich geringer ist. Daher sollte dieser Hinweis an dieser Stelle ergänzt werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.4 Exemplarische Auswertung ÖV- Reisezeitveränderung	Die Aussagen zu den bisherigen Auswirkungen von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen sind zu ergänzen. Gemäss Definition in Kapitel 2.1 ist auf diversen von ÖV befahrenen Strecken auf verkehrsorientierten Gemeindestrassen 1. Klasse in der Stadt Luzern Tempo 30 bereits umgesetzt. Dies ohne bekannte Auswirkungen auf den ÖV. Inwieweit das für andere Gemeinden im Kanton auch gilt, ist aus Sicht der Stadt Luzern unklar.	Vervollständigung der Aussagen in diesem Kapitel.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.4 Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	Umformulierung: Statt "In urbanen Räumen bestimmen..." sollte es heissen "Im Siedlungsgebiet bestimmen..."	Aufgrund von höheren Knotendichten kann dieser Effekt in urbanen Räumen etwas stärker ausfallen, aber auch in dörflichen Strukturen bestimmen die Knoten die Leistungsfähigkeit der Anlagen deutlich stärker als die signalisierte Geschwindigkeit.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.5 Strassenhierarchie und Verkehrsverlagerungen	Wir erachten es als sinnvoll, auch zu diesem Thema ein zusätzliches Faktenblatt zu erstellen.	Aufgrund der Bedeutung dieses Aspekts in den politischen Diskussionen ist eine einfache und klare Kommunikation der Fakten wichtig und dient einem der Hauptzwecke des vorliegenden Planungsberichts (Versachlichung der Diskussionen).
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Schwerverkehrsanteil	Zur Einordnung der Bedeutung des Schwerverkehrs ist es wichtig zu wissen, dass dieser auch auf Hauptverkehrsstrassen gemäss den kantonalen Dauerzählstellen im Durchschnitt bei 5,3% liegt. Lediglich an einer von 60 Messstellen im Kanton Luzern (im Gebiet Perlen) liegt der Schwerverkehrsanteil über dem Wert von 15%, alle anderen Messstellen zeigen Schwerverkehrsanteile von unter 10%.	Es wird in der Praxis kaum Strecken geben, auf denen der Schwerverkehrsanteil so hoch ist, dass er die positiven Wirkungen von Tempo 30 auf die Lärmbelastung wesentlich beeinflusst.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Fahrweise	Es ist zu ergänzen, dass Tempo 30 massgeblich zu einer stetigeren Fahrweise beiträgt und somit auch aus diesem Grund einen positiven Effekt auf die Lärmbelastung hat.	Ausführliche Erläuterung der Sachlage.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.7.1 Veränderung des Treibstoffverbrauchs	Es scheint naheliegend, dass moderne, effiziente Autos mit zunehmend automatischer Schaltung (auch bei Diesel und Benzinern) und elektrischem Antrieb einen Einfluss haben. Dieser Effekt ist in den Betrachtungen nicht dargelegt und sollte ergänzt werden.	Vervollständigung der Faktenlage.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.8.2 Verletzungsschwere der Beteiligten	Bitte die verwendeten Zahlen zur Sterbewahrscheinlichkeit überprüfen (auch im Faktenblatt). Gemäss BFU sind die Unterschiede zwischen T-50 und T-30 noch grösser als hier postuliert. Allenfalls eine Spannweite anzeigen, um die Unsicherheit abzubilden.	Widerspruchsfreie Argumente im Vergleich mit anderen wichtigen Quellen zum Thema Verkehrssicherheit und T-30.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9 Qualitative Auswirkungen	Das Thema Stadtklima hat in den vergangenen Jahren eine hohe Bedeutung gewonnen und sollte als eigener Aspekt hier auch ergänzt und beurteilt werden.	Tempo 30 erlaubt eine andere Strassenraumgestaltung und kann entsprechend einen grossen Einfluss auf die mikroklimatischen Verhältnisse haben.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.4 Ortsbild	Man kann noch ergänzen, dass gerade die Ortsbilder auch von attraktiv gestalteten Strassenräumen profitieren können. Und für attraktiv gestaltete Strassenräume kann Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 erheblich mehr Potenzial bieten.	Der Aspekt der Integration von Hauptstrassen in das Siedlungsgefüge ist gerade aus städtebaulicher Sicht wichtig.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.7 Publikumsorientierte Nutzungen	Die Aussage, dass Tempo 30 die Erreichbarkeit eines Standorts verändern kann, stimmt so nicht bzw. ist auf den (wie weiter oben beschrieben tatsächlich sehr kleinen und somit kaum relevanten) Zeitverlust beschränkt. Mit Tempo 30 wird das Autofahren nicht verboten, auf Hauptverkehrsstrassen i.d.R. der Vortritt beibehalten, es erfolgt keine Kapazitätsreduktion, und in der Folge ergibt sich auch keine Veränderung der Erreichbarkeit.	Richtigstellen einer so nicht korrekten Aussage.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4 Entscheidungskriterien	In diesem Kapitel wird die Leistungsfähigkeit der Hauptachsen thematisiert. Es ist zu ergänzen, dass (im Gegensatz zu möglichen anderen/baulichen Massnahmen) Tempo 30 die Leistungsfähigkeit der Hauptachsen nicht beeinträchtigt.	Das T-30 die Leistungsfähigkeit kaum beeinflusst, wird in den Ausführungen in Kapitel 3 herausgearbeitet. Ohne diese Klarstellung wird hier indirekt suggeriert, dass T-30 doch einen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit hat.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4 Entscheidungskriterien	Die Entscheidungskriterien sind als solche zu hinterfragen und allenfalls anzupassen oder zu vereinfachen.	<p>Grundsätzlich sind die aufgeführten Kriterien die richtigen, um die Auswirkungen von Tempo 30 umfassend zu ermitteln und zu beurteilen. Jedoch sind die Gründe für die Einführung von Tempo 30 im SVG auf Bundesebene abschliessend geregelt. Und spätestens wenn einer der beiden Hauptgründe gemäss SVG ("Sicherheit" oder "Lärm") für die Einführung von Tempo 30 spricht, dann erübrigt sich die zeitraubende Beurteilung von weiteren kantonalen Kriterien, bzw. diese können höchstens noch zu kleinen Justierungen bezogen auf den konkreten Fall dienen. Sie können aber kaum noch als Grundlage für den Entscheid herbeigezogen werden. Vor diesem Hintergrund macht es allenfalls mehr Sinn, für die Gutachten - welche ja gemäss SVG - sowieso vorgeschrieben sind, Aussagen zu diesen Aspekten vorzuschreiben und so detaillierte Erkenntnisse für die Umsetzung der Tempo-30-Signalisationen und allfälliger weiterer Massnahmen abgestimmt auf die örtlichen Gegebenheiten zu gewinnen. Bspw. Länge der Strecken, genaue Positionierung der Eingangstore, notwendige weitere betriebliche oder bauliche Massnahmen etc.</p> <p>Wenn es darum geht, eine Priorisierung der Gesuche vorzunehmen oder den Gemeinden eine Hilfe an die Hand zu geben, damit diese sinnvolle Gesuche stellen, dann sollte ein einfacheres Verfahren bspw. mit weniger komplexen Kriterien und allenfalls einer Checkliste genügen.</p>
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3 Kriterien und Beurteilung	Da der eigentliche Antrag ist, auf die Entscheidungskriterien als solche zu verzichten, werden keine Einzelanträge zu den jeweiligen Kriterien gestellt. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass solche Beurteilungen grundsätzlich heikel und anfällig für Verzerrungen sind. Sie erbringen teilweise unlogische Ergebnisse. Daher erachten wir es als sinnvoller, in den Gutachten Aussagen zu diesen Aspekten zu verlangen und innerhalb dieser Gutachten eine qualitative Beurteilung der Verhältnismässigkeit vorzunehmen und zu dokumentieren.	<p>Exemplarische Beispiele die in der Bewertung nicht funktionieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf einer städtischen Hauptachse mit kleinem Haltestellenabstand und vielen Knoten ist die gefahrene Geschwindigkeit im ÖV schon heute 30 km/h oder gar tiefer. Aufgrund der hohen Anzahl von 30 Buskursen können im Kriterium 4.3.6 max. 4 von 20 Punkten erreicht werden, obwohl die Signalisation von T-30 in der Realität null Auswirkungen auf den ÖV hat. - In 4.3.7 wird der Ausweichverkehr in Abhängigkeit von der Funktion der Strasse und möglichen Ausweichrouten beurteilt, wobei Ausweichrouten mit T-50 als schlecht beurteilt werden. Es kann jedoch gerade sein, dass der Verkehr gezielt auf eine solche Achse gelenkt werden soll, wenn es sich beispielsweise ebenfalls um eine Hauptverkehrsstrasse handelt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.13 Entscheidungsgrundlage	Es ist zu ergänzen, durch wen und in welchem Verfahren die Entscheidungen getroffen werden, wie und wann darüber informiert wird und welche Rechtsmittel für die betroffenen Gemeinden bestehen.	Es soll ein klarer und transparenter Prozess definiert werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	5 Fazit und weiteres Vorgehen	Es fehlt noch eine Aussage zu den Fällen, in denen der Kanton von sich aus (bspw. in Strassenprojekten) die Anordnung von Tempo 30 erwägt bzw. aufgrund der Bundesgesetzgebung prüfen und allenfalls durchsetzen muss.	Vollständigkeit des Planungsberichts.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	5 Fazit und weiteres Vorgehen	Die Aussage, dass die Methode des Bundes in der Praxis erprobt ist, ist zu belegen.	Der Stadt Luzern sind keine Anwendungsfälle bekannt. Zudem haben wir uns auch bereits zu dieser Methode beim BAFU sehr kritisch eingegeben. Es wäre umso interessanter zu wissen, wenn inzwischen wirklich eine Evaluation vorliegt und welche Ergebnisse diese aufzeigt.