



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation Nr. 133 2010/2012

von Verena Zellweger-Heggli
namens der CVP-Fraktion
vom 30. November 2010
(StB 250 vom 30. März 2011)

**Wurde anlässlich der
19. Ratssitzung vom
9. Juni 2011
beantwortet**

Verkehrsberuhigung/Temporeduktionen in der Stadt Luzern, mit besonderer Berücksichtigung der Bernstrasse

Nach Art. 32 Abs. 2 SVG beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften ist mit Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt worden. Art. 32 Abs. 3 SVG sieht weiter vor, dass die vom Bundesrat festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden können.

Im Grundsatz sind Tempo-30-Zonen nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet (Art. 2a Abs. 6 SSV).

Die Gründe, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt: Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben (lit. a); bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes (lit. b); es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert (lit. c) oder es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden (lit. d). In Art. 108 Abs. 5 SSV werden für jede Strassenkategorie die zulässigen abweichenden Höchstgeschwindigkeiten genannt. Innerorts sind unter anderem Tempo-30-Zonen zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV). Einzelheiten zu den Anforderungen hat das UVEK in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen geregelt.

Grundsätzlich sind somit Tempo-30-Zonen unter den Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV auch auf Hauptstrassen zulässig.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

Kann das „Münsinger Urteil“ vom 08.09.2010 (BGE 1C_17/2010) auf die Stadt Luzern, insbesondere auf die Bernstrasse, angewendet werden?

Die Einführung der Tempo-30-Zone in Münsingen basiert auf der Bestimmung von Art. 108 Abs. 2 lit. c SSV, wonach die Herabsetzung der Geschwindigkeit zulässig ist, wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann. Das Gutachten zeigt auf, dass die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h den Verkehrsfluss verbessere. Gemäss dem auf Computersimulationen beruhenden Betriebskonzept weist die Ortsdurchfahrt von Münsingen mit einer Tempo-30-Zone und Querungszonen eine höhere Leistungsfähigkeit auf als bei Tempo 50 mit Fussgängerstreifen. Die Verflüssigung des Verkehrs sei im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass zu Fuss gehende Personen beim Queren der Strasse ohne Fussgängerstreifen die Zeitlücken zwischen den Fahrzeugen besser ausnutzten und ihnen kein Vortrittsrecht zustünde. Hierdurch könne insbesondere das Stau verursachende und den öffentlichen Verkehr behindernde „Stop-and-Go-Fahrverhalten“ vermieden und die Durchflusskapazität erhöht werden. Im Ergebnis wird im Betriebskonzept und im Gutachten gefolgert, die Massnahmen seien zweck- und verhältnismässig und erfüllten die für die Festsetzung abweichender Höchstgeschwindigkeiten erforderlichen Voraussetzungen gemäss Art. 108 SSV.

Die Begründung und Argumentation von Münsingen ist auf die Bernstrasse nicht anwendbar. Die Querungsvorgänge sind zu gering und führen nicht wie in Münsingen zu häufigem „Stop-and-Go-Fahrverhalten“.

Zu 2.:

Welche Ziele sähe der Stadtrat, die mit einer Temporeduktion erreicht werden sollten?

Wie bereits unter Frage 1 erwähnt, sind die Gründe für die Einführung einer Tempo-30-Zone im Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend geregelt. Daraus ergeben sich folgende mögliche Zielsetzungen:

- Vermeiden oder vermindern von besonderen Gefahren, welche nicht anders zu beheben sind.
- Der Schutz bestimmter Strassenbenützer, die eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.

- Reduktion von übermässigen Umweltbelastungen, z. B. Lärmemissionen.
- Verbesserung des Verkehrsablaufs und Verkehrsflusses.

An der Bernstrasse wäre es möglich, den Schutz für die Fussgänger zu verbessern, welche entlang der Bernstrasse auf sehr schmalen Trottoirs gehen und zum Teil auch auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Zudem könnte die Sicherheit der Velofahrenden verbessert werden, insbesondere jener, welche die Bernstrasse bergwärts befahren.

Zu 3.:

Wo wäre in der Stadt Luzern auf Kantonsstrassen eine Temporeduktion wünschenswert?

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass in Teilabschnitten von Kantonsstrassen Tempo-30-Zonen prüfenswert wären, und zwar dort, wo Mischverkehrsflächen auf tiefem Geschwindigkeitsniveau den Verkehrsfluss und das Verkehrsgeschehen begünstigen, insbesondere wenn viele Fussgängerbeziehungen bestehen und der Zentrumscharakter hervorgehoben und den Bedürfnissen des Langsamverkehrs besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden soll, beispielsweise im Zentrum von Littau. Die Stadt ist diesbezüglich jedoch abhängig von der Zustimmung des Kantons.

Dasselbe gilt für schmale Strassenabschnitte mit angrenzender Wohn- und Geschäftsnutzung, wie dies in der Bernstrasse der Fall ist.

Zu 4.:

Welche Massnahmen, ausser Tempo-30-Zonen, kämen allenfalls in Betracht?

Es kämen folgende Massnahmen in Betracht: Verkehrsberuhigungen durch Kreisverkehrsknoten, Sicherung der Fussgängerübergänge mit Fussgängerschutzinseln, realisieren von Radstreifen, bauliche Gestaltungsmassnahmen.

Zu 5.:

Gibt es Anhaltspunkte oder Erfahrungswerte, wieviel solche Massnahmen kosten würden?

Eine generelle Aussage dazu ist nicht möglich, weil die Massnahmen sehr situationsabhängig sind. Je nachdem, ob für den Einbau einer Fussgängerschutzinsel zum Beispiel vorgängig die Strasse ausgebaut werden muss oder diese bereits über die notwendige Breite verfügt, fallen die Kosten völlig anders aus.

Zu 6.:

Kann eine Aufwertung des Gebietes Bernstrasse (Entwicklungsgebiet Baselstrasse / untere Bernstrasse und neue Überbauung an der oberen Bernstrasse) mit dem heutigen Verkehrsre-

gime verwirklicht werden? Wenn ja, warum? Wenn nein, was gedenkt der Stadtrat, dem Kanton diesbezüglich vorzuschlagen?

Im unteren Abschnitt der Bernstrasse sind aufgrund der engen Verhältnisse die verkehrlichen Möglichkeiten sehr eingeschränkt. Im Rahmen von BaBeL wurden Lösungsmöglichkeiten studiert und diskutiert. Als Massnahme wurde die Bernstrasse im unteren Abschnitt als Kernfahrbahn (Fahrbahn ohne Leitlinie) mit einem bergseitigen Radstreifen ummarkiert. Diese Massnahme hat sich in der Zwischenzeit bewährt. Ebenfalls wurde der Einbau von Fussgängerschutzinseln bei den Fussgängerübergängen geprüft. Solche hätten jedoch den Ausbau der Strasse zur Folge. Dadurch würden die schmalen Vorzonen vor den Gebäuden, die heute teilweise als Parkplätze genutzt werden, reduziert. Ein Grossteil der privaten Parkplätze würde eliminiert, was zu grossem Widerstand seitens der Grundeigentümer führen würde. Die Massnahme konnte daher nicht überzeugen. Ebenfalls wurde die Einführung von Tempo 30 geprüft. Der Stadtrat könnte sich die Einführung von Tempo 30 als Massnahme zum Schutz der zu Fuss Gehenden und der Velofahrenden vorstellen. Zudem könnte Tempo 30 je nachdem, welche neuen Nutzungen für das Gebiet Bernstrasse aus der Entwicklungsstudie resultieren, eine Massnahme zur Verbesserung des Wohn- und allenfalls Geschäftsumfeldes sein. Die Abklärungen beim Kanton führten aber zu einer Ablehnung von Tempo 30 auf der Bernstrasse im besagten Abschnitt.

Im Zentrum von Littau ist die Stadt mit den Grundeigentümern der Grossmatte im Gespräch. Mit einem gemeinsamen Bebauungsplan könnte dort ein attraktives Zentrum, das Mehrwerte für die Grundeigentümer und die Öffentlichkeit schafft, entstehen. Als Verkehrslösung ist ein weiterer Kreislauf auf der Kantonsstrasse beim Knoten Grubenstrasse/Grossmatte angedacht. Dieser würde das Geschwindigkeitsniveau im Zentrum von Littau weiter reduzieren und den Verkehr beruhigen.

Stadtrat von Luzern

