



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
26. November 2015
beantwortet.**

Antwort

auf die

Interpellation 274

von Joseph Schärli namens der SVP-Fraktion
vom 15. Juni 2015

(StB 654 vom 4. November 2015)

Verkehrsberuhigung

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Verkehrsberuhigungsmassnahmen kommen aus verschiedenen Gründen und in unterschiedlichen Situationen zum Einsatz, hauptsächlich aber in verkehrsberuhigten Zonen. Der Strassenraum von Tempo-30-Zonen sollte möglichst so gestaltet sein, dass die Fahrzeuglenkenden das Zonen- und Geschwindigkeitsregime automatisch einhalten. Ist dies nicht der Fall, müssen sowohl aus fachlich-verkehrlicher Sicht wie auch von Gesetzes wegen weitere Massnahmen ergriffen werden. Darüber hinaus werden Verkehrsberuhigungsmassnahmen aber auch zur Behebung von punktuellen Verkehrssicherheitsdefiziten, zur allgemeinen Verbesserung der Verkehrssicherheit oder auch im Zusammenhang mit der Sanierung von Querungsstellen in Form von Fussgängerstreifen oder anderen Querungshilfen eingesetzt.

Zu 1.:

Wo wurden verkehrsberuhigende Massnahmen ausgeführt?

Im Jahr 2014 wurden in der Stadt Luzern auf den folgenden Strassenzügen Verkehrsberuhigungsmassnahmen realisiert:

Fluhmattstrasse	Neue Begegnungszone SUVA-Vorgelände; bauliche Massnahmen und Markierungsmassnahmen (umfassende Umgestaltung des Verkehrsraumes, u. a. Anrampungen, Belagsanpassung, Poller, Einengungen); Umsetzung und Finanzierung durch die SUVA.
Fluhmühle	Bestehende Tempo-30-Zone; Markierungsmassnahmen zur Verkehrsberuhigung und als Querungshilfen Fussverkehr (seitliche Einengungen mit Pollern).
Geissmattstrasse	Bestehende Tempo-30-Zone; Markierungsmassnahme zur Verkehrsberuhigung und als Querungshilfe Fussverkehr (seitliche Einengung mit Poller).
Kleinmatt-/ Lindenhausstrasse	Bestehende Tempo-30-Zone; Markierungsmassnahmen als Querungshilfen Fussverkehr (seitliche Einengungen mit Pollern).

Rigistrasse	Bestehende Tempo-30-Zone; Markierungsmassnahmen als Querungshilfen Fussverkehr (seitliche Einengungen mit Pollern); Umsetzung nach Abschluss von Belagsarbeiten.
Steinhof/Säli	Bestehende Tempo-30-Zone; Markierungsmassnahmen zur Verkehrsberuhigung und als Querungshilfen Fussverkehr (seitliche Einengungen/Mittelinsel mit Pollern).
St.-Karli-Strasse	Bestehende Tempo-30-Zone; Markierungsmassnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verdeutlichung des Zonenportals (markierte seitliche Einengung mit Signalstele).
Unterlöchli	Bestehende Tempo-30-Zone; Markierungsmassnahmen als Querungshilfen Fussverkehr (markierte seitliche Einengungen mit Pollern); Finanzierung durch Private (Privatstrasse).
Würzenbachstrasse	Erweiterung Tempo-30-Zone; bauliche Massnahmen und Markierungsmassnahmen zur Verkehrsberuhigung und als Querungshilfen Fussverkehr (Mittelinseln, Mehrzweckstreifen).
Zihlmattweg	Erweiterung Tempo-30-Zone; bauliche Massnahmen und Markierungsmassnahmen zur Verkehrsberuhigung und als Querungshilfen Fussverkehr (Mittelinsel, Trottoiranpassungen, Trottoirüberfahrt, markierte seitliche Einengungen mit Pollern).

Zu 2.:

Wurde die davon betroffene Bevölkerung informiert?

Im Sinne der Transparenz und Mitwirkung versucht die Stadt, die Betroffenen prinzipiell frühzeitig zu informieren und/oder mit einzubeziehen (s. Antwort auf Frage 3). Insbesondere der Mitwirkung sind jedoch auch Grenzen gesetzt: Massnahmen müssen gesetzliche und normative Vorgaben erfüllen und verkehrlich-fachlich begründet, erarbeitet und realisiert werden. Zudem gilt es zu beachten, dass grundsätzlich keine Informationspflicht besteht, welche über die in den jeweiligen Verfahren allenfalls rechtlich verlangten Publikationen und Planaufgaben hinausgeht.

Zu 3.:

Wie erfolgte diese Information?

Die Information der Bevölkerung erfolgt situations- und verfahrensabhängig, hauptsächlich jedoch über die Quartiervereine. Die Einführung von Tempo-30-Zonen muss zudem publiziert werden, die notwendigen Verkehrsgutachten mit den vorgesehenen Massnahmen liegen öf-

fentlich auf. Ausserdem führt die Stadt neue Tempo-30-Zonen in den meisten Fällen auf Antrag der Quartiervereine ein, entsprechend sind diese häufig in den Prozess involviert. Bei baulichen Massnahmen kann fallweise ebenfalls eine Planaufgabe (nach Strassengesetz) notwendig sein. Die Stadt setzt aber auch ergänzende, teilweise direkt an die Betroffenen (u. a. Anwohnerschaft, Schulen) gerichtete Informationsmassnahmen ein (z. B. Orientierungsschreiben oder Flyer). Bei Anpassungen nach Abschluss oder im Rahmen von laufenden Strassenarbeiten kann eine Vorabinformation aus terminlichen Gründen allerdings nicht immer gewährleistet werden.

Zu 4.:

Erfolgte die Information in allen Fällen vor der Realisierung der Massnahme?

Siehe Antwort auf Frage 3.

Zu 5.:

Nach welchen Kriterien wurden die Massnahmen durchgeführt?

Die Kriterien sind vielfältig und meist vom Zweck und der konkreten Einzelsituation abhängig. Rahmenbedingungen setzen u. a. gesetzliche Vorgaben (z. B. Strassenverkehrsgesetzgebung), Normvorgaben (z. B. VSS-Normen), raumplanerische Vorgaben (z. B. Richtpläne) sowie einschlägige fachliche und teilweise verbindliche Richtlinien/Empfehlungen von Behörden (z. B. ASTRA, vif) und Fachstellen/-verbänden (z. B. VSS, bfu, TCS, VCS). Aufbauend auf diesen Grundlagen erfolgt eine fachlich-technische Beurteilung durch die zuständigen Fachbehörden und/oder spezialisierte Planungsbüros. Diese müssen eine Vielzahl von weiteren Kriterien berücksichtigen. Zu nennen sind beispielsweise die Ziele, die Kosten, die Zweck- und Verhältnismässigkeit, die verkehrlichen Bedingungen und Anforderungen (z. B. Verkehrssicherheit), bestehende Nutzungsansprüche an den Verkehrsraum (z. B. siedlungs- oder verkehrorientiert), die Raum- und Platzverhältnisse, Nutzungen im Umfeld des Verkehrsraums (z. B. Schulen, Gewerbe) oder die Anliegen weiterer betroffener Akteure, insbesondere der Werkdienste (Winterdienst, Strassenunterhalt, Müllabfuhr), des Städtebaus (Stadtbildverträglichkeit) und der Verkehrsbetriebe (z. B. ÖV-Netz, Haltestellen).

Zu 6.:

Welches waren die Kosten pro realisierte Massnahme?

Mit Ausnahme von kleineren Anpassungen sowie grösseren Gefahrensituationen und damit verbunden einer höheren Dringlichkeitsstufe wird im Hinblick auf die Realisierung von Massnahmen darauf geachtet, dass zwecks Nutzung von Synergien diese Massnahmen möglichst in Form von kombinierten Projekten umgesetzt werden. Die Massnahmen können zudem eine Finanzierung Dritter beinhalten, wie die Beispiele bei der Fluhmattstrasse oder der Unterlöchlistrasse im Jahr 2014 zeigen. Vor diesem Hintergrund erscheint es zweckmässiger,

anstelle der Kosten pro Massnahme 2014 die pauschalen Kostenrahmen der häufigsten Typen von Verkehrsmassnahmen anzugeben, die sich wie folgt gestalten:

Anrampungen/Schwellen	baulich	Fr. 7'500.–	bis	15'000.–
	Fertigelemente	Fr. 2'000.–	bis	4'000.–
Seitliche Einengungen	baulich	Fr. 7'500.–	bis	15'000.–
	markiert (inkl. Poller)	Fr. 1'000.–	bis	3'000.–
Mittelinseln	baulich	Fr. 7'500.–	bis	15'000.–
	Fertigelemente	Fr. 2'500.–	bis	6'000.–
	markiert (inkl. Poller)	Fr. 1'500.–	bis	3'000.–
Trottoirüberfahrten	baulich	Fr. 10'000.–	bis	20'000.–
Trottoirabsenkungen	baulich	Fr. 3'000.–	bis	6'000.–

Die jeweils anfallenden Kosten für einen Massnahmentyp variieren, sie sind immer von der konkreten Einzelsituation, insbesondere den jeweiligen Dimensionen des Strassenraums und der notwendigen Massnahmen, abhängig.

Die Stadt Luzern ist grundsätzlich bestrebt, die Kosten so tief wie möglich zu halten. Auch deshalb hat das Tiefbauamt in den letzten Jahren häufig vorerst auf bauliche Massnahmen verzichtet und stattdessen rascher umsetzbare Markierungs-/Signalisationsmassnahmen realisiert. Diese stellen eine günstige und zweckmässige Alternative zur Behebung von Verkehrsicherheitsdefiziten dar. Dauerhaft sind jedoch bauliche Lösungen anzustreben. Dies gilt einerseits aus fachlich-verkehrlichen Gründen, da deren Wirkung grösser ist; andererseits sind bauliche Lösungen auch aus städtebaulicher Perspektive zu bevorzugen.

Stadtrat von Luzern

