

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

Teilnehmerangaben:

GRÜNE Luzern
Brüggligasse 9
6004 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

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

Teilnehmeridentifikation:

144691

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Würdigung	Allgemeine Würdigung der Vernehmlassungsvorlage	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Die GRÜNEN begrüßen das Ziel des vorliegenden Planungsberichts, die Debatte um Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts zu versachlichen.</p> <p>Der Planungsbericht zeigt im ersten Teil faktenbasiert die Vorteile von Tempo 30:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion von Schwerverletzten und Verkehrstoten und von Unfällen generell - Reduktion der Lärmbelastung - Verflüssigung des Verkehrs - Steigerung der Sicherheit für Fussgänger*innen, Velofahrer*innen und weitere Verkehrsteilnehmende - Steigerung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität <p>Die Leistungsfähigkeit der Strasse wird mit Tempo 30 hingegen kaum tangiert und auch die Reisezeitverluste sind minim. Gleichzeitig führt Tempo 30 gegenüber Tempo 50 nicht zu mehr Schleichverkehr in den Quartieren.</p> <p>Der Regierungsrat unterstreicht im Planungsbericht damit die grossen Chancen von Tempo 30 im Kanton Luzern.</p> <p>Der daraus resultierende neue Kriterienkatalog im zweiten Teil ist aus grüner Sicht zu restriktiv und enthält politische Kriterien im Widerspruch zu juristischen sowie fachlichen Fakten.</p> <p>Folgende Kernforderungen stellen wir GRÜNE an den Planungsbericht:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufgrund der Analyse der Regierung müsste die Gesuchspraxis von den Gemeinden möglichst niederschwellig sein. Alternativ könnten die Gesuche auf Grund der fachlich sehr fundierten und auch klaren Faktenblätter geprüft werden. Für die GRÜNEN ist nicht ersichtlich, warum der Kanton zusätzlich zu den Kriterien des Bundes und der Faktenblätter weitere Kriterien definiert, und aus Kapitel 4 nicht klar ersichtlich wird, wie der Kanton dann die Entscheide fällt. Wenn Entscheide dann einen willkürlichen Charakter haben, können dies dann auch nicht sachlich gut kommuniziert werden. Und das wäre ja wiederum das erklärte Ziel des Planungsberichtes. 2. Zudem besteht gemäss verschiedenen Leitentscheiden des Bundesgerichtes und Rechtsgutachten eine Pflicht zur Einführung von Tempo 30, wenn damit die Strassenverkehrssicherheit erhöht oder die übermässige Lärmbelastung reduziert werden kann. Sind zwingende Kriterien gemäss bestehender Unfallstatistiken oder Lärmmessungen erfüllt, erwarten die GRÜNEN, dass der Kanton proaktiv Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen anordnet. Hier muss der Planungsbericht mit einem separaten Kapitel ergänzt werden. 3. Im Planungsbericht sind Fristen für die Behandlung von Gesuchen durch die zuständige Dienststelle zu definieren. Ohne klare Fristen fehlt die Verbindlichkeit - die Gesuche der Gemeinden für Tempo 30 drohen wie bisher teilweise über Jahre liegen zu bleiben bei den kantonalen Behörden. 	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2 Grundlagen	Erfasst von: Gian Waldvogel Der Planungsbericht soll im Abschnitt Grundlagen einen Unterkapitel oder Abschnitt zu den gesundheitlichen Wirkung von Tempo 30 ergänzt werden.	Das Thema Gesundheit und reduzierte Höchstgeschwindigkeiten wird im vorliegenden Planungsbericht nicht behandelt, ist aber von höchster Bedeutung. Verkehrslärm hat einen starken Einfluss auf die Gesundheit. Die Verringerung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine messtechnisch eindeutig nachweisbare und subjektiv gut wahrnehmbare Geräuschreduktion. Verkehrslärm kann unter anderem Herz-Kreislauf-Krankheiten und Krebs verursachen. Als „kritisch“ gelten in der Nacht laut WHO Wir GRÜNE fordern, dass im Planungsbericht die Auswirkungen einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit im Kontext der Gesundheitsprävention mit einem zusätzlichen Abschnitt thematisiert wird und diese faktischen Grundlagen in die Beurteilungskriterien einfließen sollen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.1 Fahrbahnbreiten	Erfasst von: Laura Spring Wegen der VSS Norm ist die Mindestfahrbreite sowieso immer eingehalten, auch bei Tempo 30 Strassenabschnitten. Daher ist dieser Abschnitt auch so zu formulieren.	Es wird hier suggeriert, als gäbe es da ein "Problem", das ist aber durch die Norm bereits geregelt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.2 Exemplarische Auswertung MIV Reisezeitänderung	Erfasst von: Laura Spring Dieser Satz "Eine Umsetzung von Tempo 30 im gesamten Siedlungsgebiet stellt ein unrealistisches Maximalszenario mit maximalen Auswirkungen dar." muss gestrichen werden.	Dieser Satz entspricht nicht der faktenbasierten Analyse und ist eine falsche Darstellung der Ausgangslage.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.2 Exemplarische Auswertung MIV Reisezeitänderung	Erfasst von: Laura Spring Auf der Abb.2 und in 3.2.4 Abb.3 sind auch die totalen Reisezeiten oder die Reisezeitverlängerung in Prozent anzugeben.	Ohne Gesamtreisezeit oder Prozentangabe können die Fahrzeitverlängerung nicht beurteilt werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.4 Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	Erfasst von: Laura Spring Tempo 30 reduziert den Stau, weil der Verkehrsfluss ist bei dichtem Verkehr bei T30 besser und die Leistungsfähigkeit bei dichtem Verkehr auch etwas höher, das ist auch gemäss Faktenblatt und sollte auch in diesem Abschnitt so klar aufgeführt werden	Faktenlage im Planungsbericht soll die Fakten wie im Faktenblatt beschrieben wiedergeben und klar aufgeführt werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.5 Strassenhierarchie und Verkehrsverlagerungen	Erfasst von: Gian Waldvogel Ausweichverkehr ist unabhängig ob T 30 oder T50. Das entsprechende Kriterium in Abschnitt 4.37. (Funktion der Strasse) ist zu streichen.	Der Ausweichverkehr in Wohnquartiere ist gemäss den vorliegenden Fakten im Planungsbericht nicht von der signalisierten Geschwindigkeit auf der Hauptstrasse sondern von anderen Faktoren abhängig.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.7.1 Veränderung des Treibstoffverbrauchs	Erfasst von: Laura Spring Es ist zu ergänzen, dass der Treibstoffverbrauch durch die Verflüssigung des Verkehrs sinkt. (analog wie es im Bericht bei 3.7.2 steht)	Beschleunigungs- und Abbremsmanöver verbrauchen mehr Treibstoff analog zu Luftschadstoffemissionen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4 Entscheidungskriterien	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Es ist im Planungsbericht ein Kapitel anzufügen zum automatischen Vollzug von Tempo 30 Abschnitten durch den Kanton Luzern, in denen eine übermässige Lärmbelastung reduziert und/oder die objektive Sicherheit erhöht werden kann.</p>	<p>Der vorliegende Planungsbericht muss neben dem Kriterienkatalog zur Prüfung der Verhältnismässigkeit von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen mit einem weiteren Kapitel zur Praxis des Kantons bei Temporeduktionen ergänzt werden, bei denen gemäss juristischen Grundlagen eine Pflicht zur Einführung von Tempo 30 besteht.</p> <p>Die bisherige Praxis und auch die neu beschriebene Praxis steht im Widerspruch zu juristischen Leitentscheiden durch das Bundesgericht - es muss im Kanton Luzern von einem Vollzugsnotstand gesprochen werden.</p> <p>Wie im vorliegenden Planungsbericht auf Seite 9 Rechtsgrundlagen beschrieben "kann das Ermessen der zuständigen Behörde etwa bei Sicherheitsdefiziten oder der übermässiger Lärmbelastung auf (fast) Null schrumpfen, so dass geradezu eine Pflicht zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit besteht."</p> <p>Das Bundesgericht bestätigte im Jahr 2018 unmissverständlich, dass eine Geschwindigkeitsreduktion, insbesondere 30 km/h, eine wirtschaftlich tragbare und wirksame Massnahme zur Bekämpfung von Strassenlärm ist (vgl. https://www.bger.ch/ext/eurospider/live/de/php/aza/http/index.php?highlight_docid=aza%3A%2F%2F02-03-2018-1C_11-2017&lang=de&type=show_document&zoom=YES&)</p> <p>Entsprechend stehen Kanton und Gemeinden in Luzern in der Pflicht, Tempo 30 Strecken proaktiv überall dort anzuordnen, wo die Lärmgrenzwerte überschritten sind oder die objektive Sicherheit erhöht werden kann im Kanton Luzern. Die Grundlagen bestehen (Strassenlärmkataster/Messungen/Unfallstatistiken) oder sind durch den Kanton zu erschliessen.</p> <p>Dass Gemeinden weiterhin aktiv Gesuche stellen müssen für die Einführung von Tempo 30, wo gemäss Gerichtsentscheiden eine Pflicht zur Geschwindigkeitsbegrenzung besteht, ist juristisch nicht haltbar.</p> <p>Die im Kapitel 4.3 beschriebenen Entscheidungskriterien sind ausschliesslich dort relevant, wo überhaupt ein Ermessen durch die zuständige Behörde besteht.</p>
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4 Entscheidungskriterien	<p>Erfasst von: Gian Waldvogel</p> <p>Für die Behandlung von Gesuchen der Gemeinden durch die zuständige kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) ist eine Frist zu definieren und im Planungsbericht klar auszuweisen.</p>	<p>Ohne klare Fristen fehlt die Verbindlichkeit. Die Gesuche der Gemeinden für Tempo 30 drohen ansonsten wie bisher teilweise über Jahre liegen zu bleiben bei den kantonalen Behörden.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4 Entscheidungskriterien	Erfasst von: Gian Waldvogel Die «lokalpolitischen» Ergänzungen (lokale Akzeptanz, regionale Akzeptanz, Zufahrten müssen T30 sein etc.) sind unnötig oder im Widerspruch zu den geltenden Gesetzen (SSV, USG, LSV) und deshalb wegzulassen.	Das BAFU lässt eine Gewichtung der einzelnen Kriterien bewusst offen, um nicht vorzugreifen. Wir GRÜNE sehen es als zwingend, dass die Beurteilungskriterien unterschiedlich gewichtet werden, da die Wirkung der Kriterien unterschiedlich relevant ist. Am relevantesten sind die Lärmbelastung und die objektive Verkehrssicherheit. Hier geht es um die Gesundheit, um Leben und Tod. Diese Kriterien sind sehr viel höher zu gewichten als etwa ein Reisezeitverlust beim MIV von Sekunden oder Minuten, was im Vergleich zur Gefährdung von Leib und Leben eine Bagatelle bedeutet. Die Rechtssprechung fordert für die Beurteilung von Tempo 30 auf Hauptstrassen eine umfassende Interessenabwägung. Eine gleich starke Gewichtung der Lärmbelastung oder objektiven Sicherheit und der mögliche minime Reisezeitverlust beim MIV wird dem nicht gerecht.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.1 Lärmbelastung Tag (06:00–22:00 Uhr)	Erfasst von: Laura Spring Die Kategorisierung kann nicht für den Entscheid ob T30 umgesetzt wird verwendet werden. (siehe Bemerkung Kap 4)	Es besteht die Pflicht T30 überall dort anzuwenden wo Lärmgrenzwerte überschritten sind.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.3 Objektive Verkehrssicherheit (generell)	Erfasst von: Laura Spring Das Beurteilungskriterium muss angepasst werden Die Verkehrssicherheit muss bei jeder Temporeduktion in der Beurteilung stark positiv abschneiden.	Gemäss Kapitel 3 erhöht T30 die Verkehrssicherheit stark (Stillstand nach 30km/h oder Kollision mit 50km/h nach 50km/h). Es ist nicht nachvollziehbar, dass es zuerst Tote oder Schwerverletzte auf dem betroffenen Abschnitt braucht sowie die Strasse stark befahren sein muss, damit die Verkehrssicherheit in der Beurteilung ein positiver Punkt ist. Im Bericht steht, dass die Anzahl Unfälle mit toten und schwerverletzten glücklicherweise im Kanton Luzern nicht statistisch relevant sind. Wieso die Unfallzahlen der letzten 5 Jahre sogar auf einem einzelnen Strassenabschnitt relevant sein sollen, ist nicht nachvollziehbar.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.4 Subjektive Verkehrssicherheit (Fuss- und Veloverkehr)	Erfasst von: Laura Spring Die Punkte-Skala ist anzupassen. Positiv 5, neutral 3, negativ 1	Es ist nicht nachvollziehbar, dass eine neutrale Auswirkung auf die subjektive Verkehrssicherheit bereits eine kritische Beurteilung ergibt (kleiner Wert).
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.5 Reisezeitverlust MIV	Erfasst von: Gian Waldvogel Die heute gefahrene Geschwindigkeit V50 ist immer zu ermitteln.	Die effektiv gefahrene Geschwindigkeit ist relevant für die Beurteilung der Veränderung.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.7 Funktion der Strasse	Erfasst von: Laura Spring Das Kriterium ist zu streichen.	Die Netzhierarchie wird durch Tempo 30 nicht in Frage gestellt. Gemäss Kapitel 3 führten die umgesetzten Tempo 30 Abschnitte im Kanton Luzern bisher nicht zu mehr Schleichverkehr in den umliegenden Quartieren. Stau kann zu Ausweichverkehr führen, dabei sei es jedoch nicht relevant ob Tempo 50 oder Tempo 30 signalisiert ist. Tempo 30 erhöht den Verkehrsfluss. Falls aufgrund des Strassennetzes trotzdem Ausweichverkehr befürchtet werden muss sind gemäss Kapitel 3 allenfalls flankierende Massnahmen in den Quartieren notwendig.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.8 Wohn- und Aufenthaltsqualität	Erfasst von: Laura Spring Die Punkte Skala ist anzupassen. 5 Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität, 3 kein Einfluss auf Wohn- und Aufenthaltsqualität, 1 negative Auswirkung auf Wohn- und Aufenthaltsqualität	Es ist nicht nachvollziehbar wieso ein tiefes Potential für die Wohn- und Aufenthaltsqualität kritisch sein soll für die Einführung von T30. Entscheidend ist hier der positive, neutrale oder negative Effekt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.9 Lokale Akzeptanz Gemeinde	Erfasst von: Gian Waldvogel Das Beurteilungskriterium ist zu streichen	Die Beurteilungskriterien lehnen sich an die Methode des Bundes an. Das ist zu begrüssen, so weit die Grundlagen des Bundes übernommen worden sind. Die «lokalpolitischen» Ergänzungen (lokale Akzeptanz, regionale Akzeptanz, Zufahrten müssen T30 sein etc.) sind unnötig oder im Widerspruch zu den geltenden Gesetzen und deshalb wegzulassen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.10 Regionale Akzeptanz	Erfasst von: Gian Waldvogel Entscheidkriterium ist anzupassen.	Die regionale Akzeptanz ist nicht von bewilligten T30 Gesuchen in Nachbargemeinden abhängig.