

**Anfrage Steinhauser Margrit und Mit. über die Situation bei Ortsdurchfahrten im Kanton Luzern (A 693). Eröffnet am: 22.06.2010 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement****Antwort Regierungsrat:**

*Zu Frage 1: Was macht die Regierung, um die Situation bei Ortsdurchfahrten für alle Beteiligten zu verbessern?*

Die Schaffung und Erhaltung wohnlicher Siedlungen und die Gewährleistung der Sicherheit auch bei Ortsdurchfahrten gehören zu den wichtigen Grundsätzen, die bei der Gestaltung von Strassen unter anderem zu beachten sind (vgl. § 2 Strassengesetz [StrG] und Art. 1 + 3 Bundesgesetzes über die Raumplanung [RPG] bzw. § 2 Planungs- und Baugesetz [PBG]). Gemäss § 6 des Strassengesetzes bilden die Kantonsstrassen zusammen mit den Nationalstrassen das übergeordnete Strassennetz. Die Kantonsstrassen dienen dem überregionalen Verkehr und sind die regionalen Hauptverbindungen (§ 6 StrG). Diese teilweise sich widersprechenden Grundsätze sind beim Bau und der Gestaltung der Strassen gegeneinander abzuwägen. Dies gehört zur Daueraufgabe aller verantwortlichen Stellen.

*Zu Frage 2: Wie sieht dabei die Zusammenarbeit mit den Gemeinden aus? Wie werden ihre Wünsche gewichtet?*

Gemäss § 45 StrG beschliesst Ihr Rat ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Bei der Erarbeitung eines Bauprogramms können die Gemeinden und die interessierten Regionalplanungsverbände im Rahmen einer Vernehmlassung ihre Vorschläge und Anregungen einbringen. Bei der Projektierung von Strassenprojekten ist im Strassengesetz keine Mitwirkung der Gemeinden vorgesehen. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur schliesst jedoch die Gemeinden in die Projektorganisation ein. Somit werden die Anliegen der Gemeinden eingebracht und in den Projekt entsprechend berücksichtigt. Wir legen grossen Wert darauf, dass Projekte im Einvernehmen mit den Gemeinden erarbeitet und umgesetzt werden.

*Zu Frage 3: Welche allgemeinen Voraussetzungen müssen erfüllt werden, damit Tempo-30-Zonen in Ortsdurchfahrten auf Kantonsstrassen eingerichtet werden können?*

Innerorts hat der Bundesrat in Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgelegt. Diese kann von der zuständigen Behörde nach Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG) für bestimmte Strassenstrecken aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Gemäss Art. 108 Abs. 1 und 2 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;

- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Nach Art. 108 Abs. 4 SSV wird vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Die erforderlichen Inhalte dieses Gutachtens sind in Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 aufgeführt.

Tempo-30-Zonen sind grundsätzlich nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) kann aber auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, wenn die oben aufgeführten Voraussetzungen von Art. 108 SSV erfüllt sind (Art. 2a Abs. 6 SSV). Das Bundesgericht hat dies im Zusammenhang mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt der Berner Gemeinde Münsingen bestätigt, wobei im Gutachten insbesondere nachgewiesen werden konnte, dass der Verkehrsfluss bei einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verbessert werden kann (Urteil 1C\_17/2010 vom 8. September 2010).

*Zu Frage 4: In welchen Ortsdurchfahrten im Kanton Luzern gilt derzeit Tempo 30?*

Im Kanton Luzern gibt es auf Ortsdurchfahrten die Kantonsstrasse sind, keine Tempo-30-Zonen. Die von der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur geprüften Tempo-30-Zonen in den Gemeinden Ruswil, Entlebuch und Hitzkirch sind von den Gemeinderäten oder der Bevölkerung abgelehnt worden. Die Städte Sursee und Sempach haben eine Begegnungszone, im Stadtkern von Willisau ist Tempo 30 signalisiert. Diese Strassen sind jedoch Gemeindestrassen.

*Zu Frage 5: Für welche Ortsdurchfahrten ist derzeit die Einführung einer Tempo-30-Zone angedacht?*

Es ist für keine Ortsdurchfahrt eine Einführung von Tempo 30 geplant. Es sind denn auch keine vergleichbaren Fälle und besondere örtliche Gegebenheiten, wie sie bei der erwähnten Ausnahme von Münsingen vorlagen, vorhanden

*Zu Frage 6: Wie handhaben andere Kantone dieses Problemfeld?*

Die meisten Kantone sind sehr zurückhaltend mit der Einführung von Tempo-30-Zonen auf Ortsdurchfahrten. Mit Ausnahme der erwähnten Kantonsstrasse in Münsingen (BE) sind uns keine weiteren Kantonsstrassen mit Tempo-30-Zone bekannt.

*Zu Frage 7: Haben unsere Strassenverkehrsbehörden hier eigene Kompetenzen und Ermessungsspielräume? Wenn ja, welche?*

Die Strassenverkehrsbehörde hat die Kompetenzen, die ihr mit der Übertragung ihrer Aufgabe gegeben wurden. Sie handelt gestützt auf das Eidgenössische Strassenverkehrsrecht und die darin aufgeführten Rahmenbedingungen.