



---

**Kantonsrat**

Sitzung vom: 13. September 2011

Protokoll-Nr. 374

Nr. 374

Anfrage Steinhauser Margrit und Mit. über die Situation bei Ortsdurchfahrten im Kanton Luzern (A 693). Schriftliche Beantwortung

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 22. Juni 2010 eröffnete Anfrage von Margrit Steinhauser, übernommen von Trudi Lötscher, über die Situation bei Ortsdurchfahrten im Kanton Luzern lautet wie folgt:

*"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 Ermessensspielräume? 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."

Trudi Lötscher bedankt sich auch im Namen von Margrit Steinhauser für die Antwort. Sie sei damit zufrieden, was den technischen, gesetzlichen oder operativen Teil betreffe, nicht jedoch mit den Schlüssen und Möglichkeiten, welche man daraus ziehe. Die Möglichkeit von Tempo 30 zur Verkehrsregulierung für alle Verkehrsteilnehmer sei ein Stück weit Zukunftsmusik. Es gebe verschiedene Ansichten zu Tempo 30. Aus der Antwort gehe deutlich hervor, dass es kann sinnvoll sein könne, Tempo 30 einzusetzen, wenn eine Gefahr bestehe, die man nicht beseitigen könne, wenn der Platz für die verschiedenen Strassenbenutzer fehle, wenn die Sicherheit nicht gewährleistet werden könne. Tempo 30 könne den Verkehrsfluss fördern und eine Lärm-

schutzmassnahme sein. Ein langsames Tempo bedeute nicht zwingend ein langsames Vorwärtskommen. Das könnte positiv sein, für jene Leute, die sich auch für KMU einsetzen. Auch KMU, die mit den Fahrzeugen unterwegs seien, wollten flüssig durch den Verkehr kommen. Andere Kantone wie Bern oder Zug seien jedoch viel fortschrittlicher. In Münsingen, Köniz oder eben in Zug habe man auch auf kleinen Strecken der Hauptstrassen Tempo 30 eingeführt. Ein Kanton könne dies also, und folglich könnten auch der Kanton Luzern oder das Departement oder das Vif oder der Kantonsingenieur zu neuen Einsichten kommen und neue Modelle entwickeln. In Birmensdorf zum Beispiel habe man das Ganze ganzheitlich angeschaut und den Strassenraum in siedlungsorientierte und verkehrsorientierte Verkehrsräume eingeteilt. Solche Möglichkeiten anzudenken und weiter zu entwickeln wünsche sie von den Entscheidungsträgern und nicht die Einstellung, Tempo 30 sei auf Kantonsstrassen unmöglich.

Franz Wüest äussert sich zum Thema der Zusammenarbeit zwischen dem Auftraggeber, also dem Kanton, und den Gemeinden bzw. Anstössern. Natürlich habe in dieser Frage der Kanton die Führung, er bezahle schliesslich auch. Trotzdem müsse gerade bei Ortsdurchfahrten auf die örtliche Situation Rücksicht genommen werden. Die Strasse, auch wenn es sich um eine Kantonsstrasse handle, sei Bestandteil des Ortsbildes und Bestandteil des Lebensraumes der Anwohner. Insofern könne die Strasse nicht isoliert und als reine Fahrbahn angeschaut werden. Konkret spreche er vom Ausbau der Strecke zwischen Ettiswil und Alberswil; der Ausbau sei grundsätzlich unbestritten und sowohl die Bevölkerung, die Anstösser und der Gemeinderat seien sehr froh, dass dieses Werk angegangen und realisiert werden könne. Er frage sich jedoch, ob die Anliegen der Einsprechenden in diesem Zusammenhang mit dem notwendigen Augenmass angegangen worden seien.

Daniel Keller will sich grundsätzlich zum Thema der gesetzlich klar definierten Tempolimiten äussern. Es gehe um demokratische Spielregeln. Die aus grünen Kreisen lancierte Volksinitiative pro Tempo 30 innerorts mit Ausnahme der Hauptstrasse sei überdurchschnittlich hoch mit 80 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt worden, selbst in der Stadt Luzern mit 70 Prozent. Die Langsamfahrt auf Hauptstrassen bringe nicht mehr Sicherheit, vor allem dann nicht, wenn die Akzeptanz fehle und die immer strengeren Gesetze nicht eingehalten würden. Dies führe zu einer unerwünschten Kriminalisierung des Individualverkehrs. An wirklich gefährlichen Stellen seien bauliche Massnahmen mit wenig Aufwand zu realisieren. Dort müssten dann auch alle das Tempo reduzieren. Der Verkehr solle auf den Luzerner Haupt- und Durchgangsstrassen flüssig und sicher ablaufen und nicht unnötig auf Neben- und Quartierstrassen verdrängt werden.

Erich Leuenberger ist mit den Aussagen und der Haltung der Regierung einverstanden. Zum Votum von Franz Wüest hält er fest, dass eine Strasse sehr vielseitige Nutzungen erfüllen müsse. Er finde es jedoch nicht ehrlich und nicht konsequent, wenn Anwohner bei einer Ortsdurchfahrtsstrasse vor ihrem Haus Tempo 30 verlangten, dies im Nachbardorf jedoch mit Tempo 100 kompensieren wollten. Für ihn sei eine Ortsdurchgangsstrasse in erster Linie eine verkehrsorientierte Strasse. Solche Strassen müssten in erster Linie die Sicherheit aller Strassenbenutzer, vom Autofahrer bis zum Fussgänger, garantieren und in diesem Sinn beurteilt werden. Je nach Bedarf seien bauliche Massnahmen, Verkehrsinseln, Radstreifen oder Abschränkungen bei Trottoirs vorzunehmen, damit man die Verkehrssicherheit gewährleisten könne. Es könne aber kein prioritäres Ziel, dass man aus Ortsdurchgangsstrassen so genannte Begegnungszonen machen möchte. Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 50 km/h seien nur dort anzuordnen, wo es die Verkehrssicherheit verlange. Generelle 30er-Zonen sollten auch in Zukunft nicht auf Ortsdurchfahrtsstrassen angeordnet werden können.

Monique Frey erklärt, dass die Vorteile von Tempo 30 in wissenschaftlichen Anwendungstests bewiesen werden konnten. Tempo 30 führe zu mehr Sicherheit im Ortszentrum. Gegenseitige Rücksichtnahme Sorge für Sicherheit und fördere ein Klima der Gelassenheit. Wer am Steuer sitze, blicke auf die Seite und könne rechtzeitig reagieren, geringere Geschwindigkeiten verkürzten Bremsweg, die Verletzungsfolgen verbesserten sich überproportional. Tempo 30 führe aber auch zu einem besseren Verkehrsfluss. Wer im Ortszentrum langsamer unterwegs sei, komme dennoch schnell und entspannt ans Ziel, denn bei Tempo 30 verstetige sich der Verkehrsfluss, Autofahrerinnen müssten seltener abbremsen und anhalten. Auch die anschliessende Beschleunigung auf Tempo 50 entfalle. Dank weniger Staus gelange auch der öffentliche Verkehr pünktlicher ans Ziel. Weiter führe Tempo 30 zu einem attraktiven Ortszentrum. Ein tieferes Tempo des Autoverkehrs helfe, die Lebens- und Wohnqualität der Bevölkerung, aber auch die wirtschaftliche Attraktivität des Ortes zu erhöhen. Es entstehe Raum für kommerzielle und gesellschaftliche Aktivitäten, die Aufenthaltsqualität steige. Speziell könne damit auch der

Lärm durch die Autos reduziert werden. Statt teureren Lärmschutzmassnahmen könnten durch kleine betriebliche Massnahmen das gleiche erreicht werden. Die Grünen hofften, dass der Kanton endlich die Augen und Ohren öffne und alternative Verkehrsregime in hochfrequentierten Ortsdurchfahrten in Betracht ziehe. Dann müsse er aber handeln und nicht mehr länger die Bedürfnisse vieler Gemeinden regieren. Gemeindeverantwortliche nota bene, die tagtäglich mit nicht mehr haltbaren Verkehrssituationen vor ihrer Haustüre konfrontiert seien.

Marcel Omlin betont, dass es bei den Ortsdurchfahrten wichtig sei, dass der Kantonsingenieur und das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement klare Planungsgrundlagen hätten und dazu stehen würden. 50, 80 und 120 seien die Temporichtlinien, welche im Kanton Luzern festgelegt seien. Diese Temporichtlinien seien ohne Wenn und Aber einzuhalten. Einzelne Vertreter hätten bei den Diskussionen um den Richtplan Tempo 30 hineinbringen wollen, was jedoch bei Namensaufruf mit 56 zu 53 abgelehnt worden sei. Das Thema sei erledigt und er bitte, von weiteren Vorstössen abzusehen.

Pius Zängerle verweist darauf, dass die Frage anlässlich des Richtplanes mit einer Stimme Differenz, jedenfalls knapp, behandelt worden sei. Das zeige doch, dass es in der Bevölkerung, vertreten durch sie als Kantonsrätinnen und Kantonsräte, ein Thema sei. Seit er seinen Vorstoss geschrieben habe, sei sehr intensiv am Agglomerationsprogramm zweite Generation gearbeitet worden. In diesem Zusammenhang seien auch Zusammenkünfte mit Gemeinderäten aus ungefähr 20 Gemeinden aus der Agglomeration Luzern organisiert worden. Er habe gestaunt, dass diese Gemeindevertreter praktisch ausnahmslos Tempomassnahmen unter Tempo 50 zum Thema gemacht und verlangt hätten, dass man sich im Agglomerationsprogramm dazu äussere. Entsprechend sei nun im kürzlich vom Regierungsrat verabschiedeten, noch nicht publizierten Entwurf des Agglomerationsprogramms auch als eine Massnahme vorgesehen, dass bei Ortsdurchfahrten diese Prüfungen stattfinden würden. Mit Ortsdurchfahrten seien explizit nicht die ganze Strecke von Ortsbeginn bis Ortsende gemeint, sondern es seien Zentrumsabschnitte gemeint, wo es eben Sinn mache, die verkehrorientierte und die siedlungsorientierte Gestaltung zu überdenken. Der Regierungsrat gebe selber in der Antwort auf die Anfrage Steinhauser zu bedenken, dass die Schaffung und Erhaltung wohnlicher Siedlungen und die Gewährleistung der Sicherheit auch bei Ortsdurchfahrten zu den wichtigen Grundsätzen gehörten, die bei der Gestaltung von Strassen unter anderem zu beachten seien. Andererseits führe er weiter unten aus, dass die Kantonsstrassen dem überregionalen Verkehr dienen und die regionalen Hauptverbindungen seien. Diese teilweise sich widersprechenden Grundsätze seien gegeneinander abzuwägen. Als früherer Präsident der Verkehrs- und Baukommission habe er den sehr starken Eindruck gewonnen, dass eine Abwägung nicht vorgenommen, sondern die verkehrorientierte Gestaltung allein zur Maxime erhoben werde. Da erwarte er nun eine gewisse Entwicklung, eine Berücksichtigung der Bevölkerung, ohne dass man von einem Extrem in das andere falle.

Im Namen des Regierungsrates äussert sich Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng. Ortsdurchfahrten für alle Beteiligten zu verbessern, sei eine Herausforderung, ein Spagat und eine Frage der Optik. Sollen die Leistungsfähigkeit, die Sicherheit oder der Lärmschutz erhöht oder der Langsamverkehr gefördert werden. Er wolle zu allen dreien etwas Grundsätzliches sagen. Innerorts habe der Bundesrat die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgelegt. Tempo-30-Zonen seien grundsätzlich auf Nebenstrassen, also auf Gemeindestrassen, möglich. Dies hätten sie bei Frage 4 ausführlich beantwortet. Der Kanton habe bisher die klare Regelung von ausserorts 80 km/h, innerorts 50 km/h auf den Kantonsstrassen verfolgt. Die Gemeinden könnten bei ihren Quartierstrassen Tempo 30 anordnen. Das vif orientiere sich auch an den Abstimmungen im Parlament. Sie hätten die Richtplandiskussion noch in Erinnerung, die ihre Praxis bestätigt habe. Grundsätzlich wolle der Kanton ein verlässlicher Partner für die Gemeinden sein, auch bei den Tempofragen. Und deshalb hätten sie sich bisher so klar positioniert. Zur Anfrage 693 von Trudi Lötscher gebe es Schlüsse und Möglichkeiten, die daraus gezogen werden könnten. Die Kriterien für Tempo 30 seien in Frage 3 festgehalten. Er habe nun gehört, andere Kantone seien fortschrittlicher. Da mache er ein grosses Fragezeichen. Es gebe nicht sehr viele Gemeinden in der Schweiz, die Tempo 30 bei Ortsdurchfahrten auf Kantonsstrassen wollten. Er sei einverstanden, dass die Haltung des Kantons Luzern weiterentwickelt werden müsse, das habe aber mit Gestaltung zu tun. Das Beispiel Ettiswil sei für ihn der Normalfall, wie mit den Gemeinden umgegangen werde. Man nehme auf die Örtlichkeiten Rücksicht und bespreche den Plan mit den Gemeinden, dann werde dieser aufgelegt. Bei Einsprachen suche man mit Hilfe der Gemeinden eine Lösung, und wenn kostengünstigere Vorschläge auftauch-

ten, würden diese selbstverständlich umgesetzt. Er habe in der Antwort eine Offenheit signalisiert, gute Möglichkeiten zu suchen und Tempo 50 nicht sakrosankt stehen zu lassen.