



Kantonsrat

Sitzung vom: 13. September 2011, nachmittags

Protokoll-Nr. 382

Nr. 382

Anfrage Zängerle Pius und Mit. über die Auswirkungen des Bundesgerichtsurteils zu Tempo-30-Zonen auf das Verkehrsregime auf den Luzerner Kantonsstrassen (A 1). Schriftliche Beantwortung

Die schriftliche Antwort des Regierungsrates auf die am 20. Juni 2011 eröffnete Anfrage von Pius Zängerle über die Auswirkungen des Bundesgerichtsurteils zu Tempo-30-Zonen auf das Verkehrsregime auf den Luzerner Kantonsstrassen lautet wie folgt:

"Zu Frage 1: Welche Gemeinden sind beim Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement beziehungsweise bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur vorstellig geworden oder mit dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement beziehungsweise mit der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur im Gespräch oder in Verhandlung betreffend Einführung einer Tempo-30-Zone? Was ist der Stand dieser Gespräche oder Verhandlungen?"

Mit den folgenden Gemeinden wurden Gespräche bzw. Verhandlungen geführt: Adligenswil, Buttisholz, Ettiswil, Hitzkirch, Hochdorf, Luzern, Root, Rothenburg, Ruswil, Triengen und Wauwil. Bei allen Ortsdurchfahrten wurde auf eine Tempo-30-Zone verzichtet.

Zu Frage 2: Welche Argumente werden von den Gemeinden vorgebracht? Inwiefern decken sich diese mit den Anforderungen, die gemäss Bundesgerichtsurteil an die Einführung von Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen geknüpft werden?"

Die drei Hauptargumente der Gemeinden sind die Reduktion des Strassenlärms, die Erhöhung des Durchgangswiderstandes durch die Gemeinde sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Das Bundesgericht beruft sich im erwähnten Urteil von Münsingen auf das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG) und die Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV). Danach hat der Bundesrat in Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelverordnung die Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 50 km/h festgelegt. Diese kann von der zuständigen Behörde nach Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes 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).

Es gilt aber zu bedenken, dass es sich in Münsingen um ein Bauprojekt handelt, bei dem das Erscheinungsbild der Strasse wesentlich verändert wird. Zusätzlich zur Einführung der Tempo 30-Zone ist bei beiden Ortseingängen eine Pfortneranlage (Dosierung des zufließenden Verkehrs) vorgesehen. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat mittlerweile dem Baukredit nicht zugestimmt, und aufgrund weiterer städtebaulicher Probleme ist das Projekt bis auf weiteres blockiert.

Zu Frage 3: Ist der Regierungsrat bereit, aufgrund dieser geklärten Sachlage betreffend Tempo-30-Zonen seine bisherige restriktive Haltung zu revidieren?

Das Urteil des Bundesgerichts hat keine neuen Erkenntnisse gebracht, so dass die heutige Haltung nicht geändert wird. Die Festlegung der Geschwindigkeiten erfolgte und erfolgt nämlich in jedem Einzelfall nach den erwähnten Vorgaben des Bundesrechts. Dabei wurde und werden auch die Beurteilungen und Überlegungen des Bundesgerichtes, die es im Falle Münsingen zum Ausdruck brachte, bei der Gestaltung des Strassenraums und der verschiedenen Massnahmen in die Erwägungen einbezogen. Es finden sich aber im Kanton Luzern im Bereich der Kantonsstrassen keine solch vergleichbaren ausserordentlichen Fälle.

Ihr Rat hat denn auch in der Beratung zum Richtplan 2009 in der Session vom 23. März 2010 darauf verzichtet, explizite Tempolimiten für Ortsdurchfahrten im Richtplan festzulegen (Verhandlungsprotokoll 2/2010 Seite 867 ff).

Zu Frage 4: Welche formellen Grundlagen (Gesetze, Verordnungen, Richtlinien) müssen gegebenenfalls angepasst werden, um eine situationsgerechte Einführung von Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen zu ermöglichen?

Das Strassenverkehrsrecht des Bundes regelt abschliessend die Rahmenbedingungen für die Festlegung der Geschwindigkeiten auf dem ganzen Strassennetz. Die Verwaltungsstellen der Kantone haben diese in ihrem Verantwortungsbereich umzusetzen. Den Kantonen verbleibt zu Recht gesetzgeberisch kein Spielraum, damit auf diesem Gebiet gesamtschweizerisch die gleichen Regeln gelten."

Pius Zängerle ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden.

Marlene Odermatt hat mit Befremden gelesen, dass Adligenswil auf Tempo 30 verzichte. Das sei überhaupt nicht so und bei ihnen ein topaktuelles Thema. Sie hätten ein paar Mal vorgeprochen, es habe einfach nichts genutzt. In der Kernzone von Adligenswil könnten alle Punkte a, b, c und d klar erfüllt werden. Sie werde ein Gesamtkonzept für verkehrsberuhigende Massnahmen erarbeiten. Und sie hoffe wirklich, dass sie damit auch durchkommen würden. Es sei kein Trotzen von Grüner Seite, man habe eine breite Vernehmlassung gemacht zum neuen Siedlungsleitbild, und über 75 Prozent der teilnehmenden Bewohnerinnen und Bewohner wünschen in der Kernzone Tempo 30.

Im Namen des Regierungsrates kommt Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng nochmals auf Münsingen zurück. In mehreren Antworten sei das Bundesgericht zitiert worden. Da habe der Bundesrat die Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 50 km/h festgelegt. Und das Bundesgericht habe jetzt zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder Besserung des Verkehrsablaufs, zur Vermeidung und Verminderung von besonderen Gefahren das Fens-

ter dafür geöffnet, dass über Tempo 30 überhaupt diskutiert werden könne. Das sei aber an Bedingungen geknüpft. Es sei nur möglich, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar oder anders zu beheben sei, bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht durch andere Massnahmen zu erreichenden Schutzes bedürfen und auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung, wo der Verkehrsablauf verbessert werden könne. Ob der Verkehrsablauf mit 30 oder mit 50 verbessert werden könne, sei der grosse Streitpunkt. Das sei ebenfalls in Ebikon der Fall. Die Bedingungen seien also nicht so einfach zu erfüllen. Münsingen sei nicht umgesetzt worden. Das kantonale Parlament des Kantons Bern habe die flankierenden Massnahmen, die es zu Tempo 30 brauche, als nicht akzeptierbaren Eingriff in das Ortsbild taxiert. Das sage ja wohl auch einiges aus. Tempo 30 sei zu erreichen durch eine Gestaltung, durch flankierende Massnahmen und diese müssten eben von den Bürgerinnen und Bürgern akzeptiert werden. Das sei auch der Punkt, den er beim Votum von Marlene Odermatt feststelle. Die Gemeinden seien sich nicht immer einig. Und dann gelte es noch, das übergeordnete Recht zu beachten und dass nicht die Ortsbürger darüber zu entscheiden hätten, sondern dass es bezüglich Verkehrsfluss noch eine kantonale Sicht gebe.

Der Anfragende ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden.