



KANTONS RATSPROTOKOLL

Sitzung vom 31. Januar 2023
Kantonsratspräsident Born Rolf

A 828 Anfrage Müller Guido und Mit. über die Stellungnahme zur Teilrevision der Signalisationsverordnung «Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Guido Müller ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Guido Müller: Ich entschuldige mich dafür, wenn meine Fragen etwas unklar formuliert waren. Selbstverständlich bin ich davon ausgegangen, dass sich unsere Regierung auch an die Vorgaben unserer Verfassung hält. Deshalb hätte man darauf verzichten können, die beherrschende juristische Wertung abzugeben, dass sich die Regierung an die Verfassung hält, dabei aber vergessen hat, meine Fragen zu beantworten. So wollte ich in Frage 1 wissen, auf welchen Entscheiden des Kantonsrates die Stellungnahme basiert und verfasst wurde. Unser Rat hat nämlich entschieden und festgelegt, dass der Kanton am Verkehrsregime innerorts 50, ausserorts 80 und auf der Autobahn 120 festhalten will. Der Entscheid unseres Rates war in dieser Stellungnahme an den Bund nicht enthalten. Es leuchtet wohl jedem ein, dass die Einführung von Tempo 30 nur innerorts zulässig ist, trotzdem wurde es in der Stellungnahme gegenüber Bern speziell erwähnt. Mit der Verwendung des Begriffs «verkehrsorientierte Strasse» führt die Regierung aus, dass man von den Vorgaben zu Tempo 50 abweichen kann, wenn im Einzelfall eine Prüfung stattfindet. Damit wird jetzt schon eine Aufweichung unseres Entscheides signalisiert. Die Ausführungen zu Frage 8 zeigen klar auf, was uns künftig bevorsteht. Wir gestalten und bauen die Strassen weiterhin verkehrsorientiert, und wenn sie fertig sind, bauen wir sie in Anbetracht der Verkehrsbedeutung überall in Tempo-30-Zonen um. Diverse Beispiele dazu gibt es ja bereits. Zur Antwort zu Frage 9: Die Ausführungen dazu, dass man es in Kauf nimmt, mit einer eventuellen Nutzung der Busspuren durch Fahrgemeinschaften den öV einzuschränken, erstaunt mich. Auch eine situative Prüfung dürfte zu grossen Problemen führen, darüber steht aber nichts in der Stellungnahme der Regierung. Zur Antwort zu Frage 10: Erfreulicherweise bestätigt die Regierung Vollzugsschwierigkeiten in der Handhabung von privilegierten Parkplätzen für Fahrzeuge von Fahrgemeinschaften. Es erstaunt aber, dass man einem Carpooling im Grundsatz zustimmt und nur darauf pocht, dass man bei der Umsetzung nicht in die Zuständigkeit des Kantons eingreift. Zu den Fragen, nach welchen Kriterien die Parkfelder zugeteilt werden sollen und welche Probleme damit verbunden sind, wird keine Stellung genommen. Ich frage mich, wie das örtliche Gewerbe orientiert werden soll, wenn die Parkplätze ihrer Betriebe nach den Kriterien «Zuteilung Parkplätze für Fahrgemeinschaften» umgenutzt werden sollen. Es hat mich sehr erstaunt, dass keine Koordination mit den umliegenden Kantonen erfolgt ist. So heisst es doch immer, die Zentralschweizer Regierungskonferenz (ZRK) sei dazu da, um sich auszutauschen. Gerade beim Verkehr sind wir gegenüber Nidwalden usw. Auslöser von Staus. Deshalb wäre es

ratsam und im Sinn und Geist einer guten Zusammenarbeit gewesen, sich mit den umliegenden Kantonen auszutauschen und zu koordinieren.

Urs Marti: Es ist richtig, dass eine Mitwirkung beim Bund auf Anfrage des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) verwaltungsintern und vom Regierungsrat beantwortet wird. Die Regelung zur Freigabe von Busspuren und zum privilegierten Parkieren von Fahrzeugen für Fahrgemeinschaften – also Carpooling – ist sicher ein zu verfolgender Ansatz. Die Diskussion um die Tempolimiten, insbesondere um Tempo 30, beschäftigt allerdings die Gemüter und polarisiert, wie wir es auch bei der Diskussion über das Bauprogramm feststellen konnten. Da ist einerseits die in der Regel landschaftlich geprägte Ansicht, Tempo 30 gehöre sicher nicht auf Kantonsstrassen. Andererseits gibt es in hochverdichteten, eher städtischen Gebieten die gegenteilige Ansicht, dass Tempo 30 zu einer verbesserten Situation führe. Auch in der Mitte-Fraktion sind diese beiden Ausprägungen vorhanden. Man ist sich allerdings einig: Tempo 30 soll nur in Ausnahmefällen zum Tragen kommen, und auch der öV benötigt ein funktionierendes Strassennetz. Bezüglich des Durchgangsverkehrs gibt es die Innenansicht der betroffenen Bewohner. Aus dieser Sicht gibt es ausser dem Argument «not in my backyard» durchaus zulässige Gründe für eine Temporeduktion: ein verbesserter Ablauf bei hoher Verkehrsbelastung und bei übermässiger Umweltbelastung, und bei Gefahr benötigen bestimmte Benutzer Schutz. Die Aussenansicht, zum Beispiel jener, die im hintersten Teil des Kantons wohnen und bis zu einer Stunde Fahrzeit benötigen, um an einen Autobahnanschluss zu gelangen, ist aber auch wichtig. Wir möchten nochmals darauf hinweisen: Tempo 30 soll nur dann angewandt werden, wenn es auch zu einem besseren Verkehrsfluss führt oder wirklich ausserordentlich wichtige Gründe vorliegen. Es kann nicht sein, dass ländlich geprägte Ansiedlungen oder grössere Gemeinden auf wichtigen Achsen mit hohem Durchgangsverkehr Tempo 30 einführen, ohne dass sich dies positiv auf den Verkehr auswirkt. Wir erachten es nach wie vor als richtig, dass ein Gutachten und damit ein Nachweis nötig ist, um eine Tempo-30-Zone einzuführen.

Isabella Schwegler-Thürig: Mit einem umfangreichen Fragekatalog muss die Regierung Antworten zur Teilrevision der Signalisationsverordnung liefern. Es wird schnell klar, dass der Anfragende eine Nadel im Heuhaufen sucht und die Teilrevision der Signalisationsverordnung nur als Vorwand dient, um die immer breiter abgestützte und von der Bevölkerung gewünschte Einführung von weiteren Tempo-30-Zonen zu verhindern. Aus Sicht der SP-Fraktion werden die Fragen 1 bis 3 zum Vorgehen bei den durch den Bund eingeforderten Stellungnahmen durch die Regierung umfassend und klar verständlich beantwortet. Die Fragen 4 bis 8 befassen sich mit der Einführung von Tempo-30-Zonen. Die Regierung sieht für eine Einführung ohne Gutachten bei Privatstrassen, bei Gemeindestrassen der Kategorie 2 und 3 mit Erschliessungs- und Sammelfunktion sowie bei Gemeindefrassen der Kategorie 1 durchaus Möglichkeiten einer vereinfachten Einführung von Tempo-30-Zonen. Das bei verkehrsorientierten Gemeinde- und Kantonsstrassen erforderliche Gutachten trägt dazu bei, dass betroffenen Gemeinden mit einer Gleichbehandlung rechnen können. Die Regierung sieht, dass Tempo-30-Zonen Auswirkungen auf die Blaulichtorganisationen und den öV haben können und hat in ihrer Stellungnahme den Antrag zur Prüfung entsprechender Ausnahmeregelungen gestellt. Die Antwort der Regierung zu Frage 9 zur Mitbenutzung von Busspuren durch Fahrgemeinschaften ist klar und deutlich. Es ist zielführend, wenn auch schon heute ohne eine Mitbenutzung der Busspuren deutlich mehr Fahrgemeinschaften gebildet würden. Beim Carpooling, also bei reservierten Parkfeldern für Fahrgemeinschaften, erkennt die Regierung den Nutzen, sieht aber auch Schwierigkeiten beim Vollzug. Zurzeit laufen in den Kantonen Genf und Tessin entsprechende Projekte. Die Regierung will sinnvollerweise die dort gemachten Erfahrungen abwarten. Nur die konsequente Förderung des öV, bezahlbare Preise und ein verlässlicher Fahrplan bringen eine notwendige Verminderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und dadurch eine dauerhafte Entlastung unserer Strassen. Aus Sicht der SP-Fraktion hat die Regierung die Fragen klar und gut begründet beantwortet.

André Marti: Die Anfrage ist von der Absicht getrieben, dass möglichst keine Tempo-30-Zonen eingeführt werden sollen, und schon gar nicht auf den Hauptstrassen innerorts. In meinen Augen ist das etwas viel Polemik um das ganze Thema. Die FDP-Fraktion ist der Meinung, dass Hauptstrassen Hauptverkehrsachsen sind, das ist heute schon so geregelt, auch innerorts. Es ist ja logisch, dass auf diesen Hauptverkehrsachsen Tempo 50 gilt. Es müssen aber Ausnahmen möglich sein, sofern sich bei Abwägung aller Interessen ein Mehrwert ergibt. Das ist kein Problem und heute schon so. In der Regel gilt Tempo 50, Tempo 30 soll möglich sein. Eigentlich ist also keine Diskussion nötig, ausser man möchte Tempo 30 zum Wahlkampfthema machen. Ich glaube, das darf dem Anfragenden unterstellt werden. In der Anfrage wird aber auch eine ziemlich abstruse Idee entworfen. Oft sind die Gemeinden Antragsteller bei diesen Temporegimen. Sie sind auch verantwortlich für die städtebauliche Qualität, für die Aufenthaltsqualität und das geordnete sichere Nebeneinander von MIV und Langsamverkehr. Dass nun bei einem Antrag auf Tempo 30 die ganze Strasse automatisch in eine Gemeindestrasse umklassiert werden soll, ist ein sehr seltsamer Versuch, die Gemeinden dazu zu zwingen, ja keine Anträge auf Tempo 30 einzugeben. Natürlich geht es dabei auch um die Kosten. Ob Tempo 30 oder 50, eine Hauptstrasse ist und bleibt eine Hauptstrasse und somit in der Verantwortung des Kantons. Die Finanzierung usw. ist klar geregelt. Mit einer solchen Idee sollte man sich nicht in die eigene Hüfte schiessen und alles durcheinanderbringen. Ich bin der Regierung dankbar für die Beantwortung der Fragen. Die Antworten zeigen, dass es bei der Umsetzung der Signalisationsverordnung auch noch zu Problemen kommen könnte, insbesondere bei der Frage, wie die Mitbenützung der Busspuren durch Fahrgemeinschaften funktionieren könnte. Hier können wir gespannt sein, wie das in der Realität umgesetzt werden und funktionieren soll.

Monique Frey: Der Regierungsrat hat verdankenswerterweise unideologisch auf die Fragen geantwortet. Natürlich dienen für die Antwort der Regierung nicht nur Vorstösse aus dieser Legislatur als Grundlage, sondern auch solche aus früheren Legislaturen. Ein überwiesener Vorstoss sagt nämlich, dass Sicherheit und Lärmschutz auch auf verkehrsorientierten Strassen zu gewährleisten sind und dort deshalb Tempo 30 signalisiert werden kann. Unseren Vorgängerinnen und Vorgängern war das ein ganz wichtiges Thema. In diesem Sinn muss ich Urs Marti korrigieren: Es ging nie nur um den Verkehrsfluss. Der zitierte Vorstoss ist verbindlicher als eine Bemerkung im Strassenbauprogramm, die erst kürzlich überwiesen wurde. In Quartieren ist Tempo 30 Standard, darauf möchte wohl kaum jemand verzichten. Die Bewohnenden, die Kinder, die Personen mit Gehbehinderungen oder ältere Menschen wünschen sich Tempo 30, und sie sind froh darum. Ist aber Tempo 30 überhaupt noch die Signalisation der Wahl? Immer mehr Gemeinden machen sich Gedanken über Begegnungszonen in ihren Quartieren, in welchen die Fussgängerinnen und Fussgänger klar Vortritt haben und Tempo 20 gilt. Die Kleinstadt Luzern ist neu als Begegnungszone signalisiert. Für mich als Fussgängerin und Velofahrerin ist es eine Lehre, dort auf das Tempo zu achten, um allen gerecht zu werden, die dort unterwegs sind. Für unsere Volksinitiative «Attraktive Zentren», die auf siedlungsorientierte Strassen setzt, liessen sich übrigens sehr einfach Unterschriften sammeln. Siedlungsorientierte Strassen auch auf Durchgangsstrassen kommen für Sie nicht infrage. Sie denken, man sei beispielsweise auch in Schüpfheim mit Tempo 50 glücklich. Aber auch dort wäre man froh, wenn langsamer durchs Dorf gefahren und auf die Anwohnenden Rücksicht genommen wird, wenn sie der Strasse entlanggehen und diese überqueren müssen. Ich finde, dass der Regierungsrat die Vernehmlassung sehr gut gemacht hat. Die Anfrage von Guido Müller ist ideologisch und nicht gerechtfertigt.

Markus Schumacher: Was André Marti vermutet, ist eben falsch. Da wurden Vorhaben vom Topf B in den Topf A verschoben, beispielsweise Emmen Centralplatz – Sonnenplatz, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr. Bei diesem Strassenabschnitt handelt es sich um eine der noch ganz wenigen Strassen in Emmen, auf der Tempo 50 gefahren werden darf. In Emmen haben wir in den Quartieren Tempo 30 und auf den Durchgangs- und Zubringerstrassen, also auf den Kantonsstrassen, Tempo 50 beschlossen. Auf einem

Strassenabschnitt – eine Kantonsstrasse, auf der auch Zulieferer Güter an das lokale Gewerbe anliefern müssen – soll jetzt Tempo 30 eingeführt und zudem sollen auch noch 14 Parkplätze ersatzlos gestrichen werden. «Eine verbesserte Situation» haben wir jetzt gerade von Urs Marti gehört. Für wen? Für das Gewerbe oder nur für den öV? Das Kleingewerbe kann dann an der Gerliswilstrasse wohl einpacken oder einfach schliessen, denn die Gerliswilstrasse wird neben der Viscose-Stadt kaum eine Chance haben, sich zu entwickeln. Genau diese Angst geht in Emmen um, denn wir haben auf diesem engen Raum nicht die gleichen Möglichkeiten, wie sie in Horw als Vorzeigeprojekt umgesetzt wurden. Dort gibt es eine Umfahrungsstrasse und auch die Autobahn. Das ist in Emmen zum Teil nicht möglich. Es gab einmal einen Entscheid, dass kantonale Durchgangs- und Zufahrtsstrassen mit Tempo 50 zu signalisieren sind. An diesem Entscheid möchten wir gerne festhalten. Dafür werden uns mit aller uns zur Verfügung stehenden Kraft einsetzen. Wir sind weiterhin für Tempo 50 auf Durchgangsstrassen dort, wo es möglich ist. Zudem kann an der Gerliswilstrasse in Emmen meistens ohnehin nicht Tempo 50 gefahren werden.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Bei der Mobilität stehen wir vor grossen Herausforderungen nicht nur im Kanton Luzern, sondern in der ganzen Schweiz. Wir werden voraussichtlich in der nächsten Session über das Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern diskutieren. Ich danke Guido Müller für sein Verständnis, wir haben seine Frage 1 nicht richtig verstanden, das ist mir nun klar. Ich bin froh, dass Sie die Antwort auf Ihre Frage selber besser kannten als wir und uns das in diesem Sinn nun mitgeteilt haben. Die Mitwirkung beim Bund übt unser Rat aus, soweit sie nicht in der Zuständigkeit Ihres Rates liegt. Das haben wir so getan, die Untervernehmlassungen haben stattgefunden, und am Schluss wird die Vernehmlassung an den Bundesrat an einer Regierungsratssitzung konsolidiert verabschiedet. Bei wichtigen Themen, die eben auch überkantonale Auswirkungen haben, tauschen wir uns mit unseren Nachbarkantonen aus. Das haben wir in diesem Fall nicht getan, weil eine überkantonale Abstimmung aus unserer Sicht nicht relevant war. Die Gemeinden werden über ihre Verbände ebenfalls zur Vernehmlassung eingeladen. Unser Ziel war eigentlich vor allem, mit der Vernehmlassungsantwort auch den Handlungsspielraum des Kantons für die Zukunft zu stärken. Wie Sie bemerkt haben, ist das Carpooling wohl schwierig zu vollziehen, aber mit der Digitalisierung ergeben sich auch Chancen. Darüber werden wir beim Projekt Zukunft Mobilität im Kanton Luzern diskutieren. Wenn eine Umsetzung möglich ist, wollen wir diesen Ansatz auch prüfen. Auf das Thema Tempo 30 gehe ich nicht gross ein. Bisher war es für alle Strassen — auch für siedlungsorientierte und Quartierstrassen – nötig, von Fachleuten ein Gutachten erstellen zu lassen. Dadurch wurden bei den Gemeinden oder Quartiervereinen auch immer grosse Kosten ausgelöst. Die Vernehmlassung führt nun zu einer Vereinfachung und weniger Kosten. In Quartierstrassen ist Tempo 30 in der Regel nicht umstritten. Auch deshalb haben wir der Vernehmlassung zugestimmt.