



Anfrage Schmid-Ambauen Rosy und Mit. über Temporegime auf Luzerner Strassen

eröffnet am 7. September 2020

Die Zuständigkeit für die Strassen ist wie folgt geregelt: Der Bund ist zuständig für die Bundesstrassen zur Verbindung von Landesteilen, die Kantone sind zuständig für die Kantonsstrassen zur Verbindung von Regionen und Gemeinden, und die Gemeinden sind zuständig für die Erschliessung und die Verbindung von Ortsteilen und Quartieren. Hauptverkehrsachsen/Hauptstrassen dienen dazu, die Mobilität auf übergeordneter Ebene zu regeln und jederzeit sicherzustellen. Gut funktionierende Achsen sind ein wesentlicher Garant für die Standortattraktivität. Sie ziehen den Verkehr zudem aus den Quartieren ab, was diese lebenswerter macht. Das Ziel dabei ist, den Verkehr sicher, flüssig und effizient zu führen und die Finanzierung klar zu regeln.

Die Höchstgeschwindigkeit auf den Kantonsstrassen beträgt ausserorts maximal 80 Stundenkilometer und innerorts 50 Stundenkilometer. Die Gemeinden können auf ihren Gemeindestrassen die maximale Geschwindigkeit bei 50 Stundenkilometern belassen oder mit bestimmten Vorgaben auch «Tempo 30» einrichten. Teilweise haben Gemeinden auch Begegnungszonen mit «Tempo 20» erlassen. Die Eigentümer, der Kanton, die Gemeinden oder Private, sind für den Unterhalt der Strassen und deren Finanzierung zuständig. Für Strassenabschnitte, welche vom Kanton an die Gemeinden übergeben werden, sind diese ab Übernahme für den Unterhalt und die Finanzierung zuständig.

Bezüglich der Sicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Automobilisten, Chauffeure, Velofahrer, Fussgänger usw.), der flüssigen Verkehrsführung und der verschiedenen Temporegimes stellen sich folgende Fragen:

1. Welche Vorgaben und Gründe sprechen für die verschiedenen Temporegimes? Welche Unterschiede gibt es bezüglich der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer?
2. «Tempo 30» drosselt den Verkehrsfluss. Es kann zu Staus und Ausweichverkehr auf untergeordnete Strassennetze wie Quartierstrassen kommen. Der Kanton hat die Aufgabe, auf den Kantonsstrassen sicherzustellen, dass der Verkehr flüssig und ohne Ausweichverkehr in Quartiere vor sich geht. Welche Gründe sprechen für und welche gegen «Tempo 30» oder Begegnungszonen mit «Tempo 20»? Welche Gründe sprechen für und welche gegen die Tempolimiten 50, 60 oder 80 Stundenkilometer auf Kantonsstrassen?
3. «Tempo 30»-Zonen haben unter Umständen keine Fussgängerstreifen. Wie wirkt sich dies auf die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl von Schulkindern, Erwachsenen und älteren Personen und von Automobilisten aus?
4. Wie hat sich die Anzahl, die Art und die Schwere der Unfälle im direkten Vergleich pro Zone auf kantonaler und auf nationaler Ebene entwickelt (24 Monate vor bis 24 nach der Anpassung auf «Tempo 30», Begegnungszone «Tempo 20»)?
5. «Tempo 30»-Zonen und «Tempo 30»-Abschnitte verfolgen dasselbe Ziel, sind in der Ausgestaltung aber different. Welches sind die Unterschiede mit welchen Vor- und Nachteilen?
6. Für den Schulweg der Kinder sind die Eltern verantwortlich. Welche Massnahmen, Vorkehrungen und Unterstützung werden den Eltern vom Kanton, von den Gemeinden oder anderen Organisationen für die Sicherheit der Schulkinder empfohlen?

7. In der letzten Zeit häufen sich die Vorstellungen bei Bürgern, man könnte in den Ortszentren eine Begegnungszone «Tempo 20» oder «Tempo 30» einrichten. In welchen Gemeinden gibt es auf den kantonseigenen Strassen Begegnungszonen «Tempo 20» oder «Tempo 30»? Wie sind die Erfahrungen?
8. Müssen die Gemeinden Streckenabschnitte mit einer Tempobeschränkung unter 50 Stundenkilometern übernehmen und aus eigenen Mitteln finanzieren? Wenn nicht, aus welchen Gründen nicht?
9. Könnten Geschwindigkeitsbeschränkungen zeitlich differenziert umgesetzt werden, zum Beispiel nur während der Hauptverkehrszeiten?

Schmid-Ambauen Rosy

Wermelinger Sabine

Bucher Philipp

Räber Franz

Bärtschi Andreas

Schurtenberger Helen

Amrein Ruedi

Zemp Gaudenz

Keller Irene

Meier Thomas

Wolanin Jim

Dubach Georg

Camenisch Räto B.

Keller Daniel

Bucheli Hanspeter