

Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

vom 3. Dezember 2024

Der Kantonsrat des Kantons Luzern,

nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 14. Juni 2024¹,
beschliesst:

1. Vom Planungsbericht Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Der Kantonsratsbeschluss ist zu veröffentlichen.

Luzern, 3. Dezember 2024

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident: Ferdinand Zehnder

Der Staatsschreiber: Vincenz Blaser

Zum Planungsbericht Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts überweist der Kantonsrat die folgende Bemerkungen an den Regierungsrat:

1. S. 5 / 1.1 Ausgangslage und Auftrag

Der Kanton zeigt auf, wie er die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Sicherheit und Lärmschutz auf Kantonsstrassen erfüllt. Es gilt aufzuzeigen, wie abgeschlossene Lärmschutzprojekte vom Kanton Luzern überprüft werden, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

¹ B-28 2024

2. *S. 14 / 3.1.1 Fahrbahnbreiten*
Die Fahrbahnbreite innerorts soll so gewählt werden, dass auch auf verkehrsorientierten Strassen mit Tempo 30 das problemlose Kreuzen von LKW und Bussen des öV möglich ist.
3. *S. 20 / 3.3 Blaulichtorganisationen*
Die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts hat einen negativen Einfluss auf Blaulichtorganisationen und soll beim Bewilligungsverfahren angemessen beachtet werden.
4. *S. 30 / 4. Grundlagen Entscheidungskriterien*
Für die Behandlung von Gesuchen der Gemeinden durch die zuständige kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) ist eine Frist zu definieren.
5. *S. 32 ff. / 5. Kriterienkatalog*
Der Kriterienkatalog soll um zwei weitere Kriterien erweitert werden. Dabei soll erstens beurteilt werden, wie die Strasse innerhalb des Verkehrsnetzes wirkt und wie sie den Verkehrsfluss organisiert und zweitens, welche Rolle sie in Bezug auf den Erschliessungsgrad der Region und die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur spielt.
6. *S. 32 ff. / 5. Kriterienkatalog*
Die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr (Güterwirtschafts- und Dienstleistungsverkehr) sind in die Beurteilung der Wirkung von Temporeduktionen miteinzubeziehen.
7. *S. 32 ff. / 5. Kriterienkatalog*
Der Entscheid, ob einem Gesuch stattgegeben wird oder ob es abgelehnt wird, ist anhand der Kriterien zu begründen. Diese Begründung muss der betroffenen Gemeinde zugänglich gemacht werden.
8. *S. 32 ff. / 5. Kriterienkatalog*
Vor der Einführung von permanenten, abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist zu prüfen, ob nicht temporäre Temporeduktionen genügen.
9. *S. 35 / 5.4 Subjektive Verkehrssicherheit (Fuss- und Veloverkehr)*
Für die Einschätzung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ist folgendes Kriterium zu ergänzen:
 - Zone beinhaltet ein Schulhaus oder Kindergarten.
10. *S. 37 / 5.8 Wohn- und Aufenthaltsqualität*
In urbanen Gebieten mit hoher Siedlungsdichte ist bei der Bewilligungspraxis für Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 die Auswirkung auf den Strassenraum stärker zu gewichten als auf den Hauptverkehrsachsen im ländlichen Raum.

11. S.28 f. / 6 Fazit und weiteres Vorgehen

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Anpassung der Strassenverkehrsverordnung zu prüfen, welche die Kriterien gemäss Planungsbericht samt den überwiesenen Bemerkungen für die Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten, die Prüfung von Abweichenden Höchstgeschwindigkeiten auf Gesuch von Gemeinden hin oder von Amtes wegen sowie die Publikation von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten samt einer Begründung in Bezug auf die Kriterien vorsieht.