

**Traktandum 10 / Planungsbericht Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts; Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnisnahme / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

1.	<p>Antragsteller/in VBK Seite 5 / 1.1 Ausgangslage und Auftrag <u>Bemerkung:</u></p> <p>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.</p>
2.	<p>Antragsteller/in Bernhard Steiner Seite 14 / 3.1.1 Fahrbahnbreiten <u>Bemerkung:</u></p> <p>Auf verkehrsorientierten Strassen mit starkem Schwer- und Landwirtschaftsverkehr, sowie auf Ausnahmetransportrouten* soll bei der Einführung von Tempo 30 die Fahrbahnbreite so dimensioniert werden, dass sie von überbreiten LKWs oder Landwirtschaftsfahrzeugen, respektive Ausnahmetransporten problemlos befahren werden können.</p> <p>* (<a href="https://www.geodienste.ch/services/kantonale_ausnahmetransportrouten">https://www.geodienste.ch/services/kantonale_ausnahmetransportrouten</a>)</p>
3.	<p>Antragsteller/in VBK Seite 14 / 3.1.1 Fahrbahnbreiten <u>Bemerkung:</u></p> <p>Die Fahrbahnbreite innerorts soll so gewählt werden, dass auch auf verkehrsorientierten Strassen mit Tempo 30 das problemlose Kreuzen von LKW's und ÖV-Bussen möglich ist.</p>
4.	<p>Antragsteller/in VBK Seite 20 / 3.3 Blaulichtorganisationen <u>Bemerkung:</u></p> <p>Die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts hat einen negativen Einfluss auf Blaulichtorganisationen und soll beim Bewilligungsverfahren angemessen beachtet werden.</p>

5.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	Bernhard Steiner 24 / 3.7.2 Veränderung der Luftschadstoffemissionen Um die Luftschadstoffemissionen zu reduzieren, sind bei jeder Reduktion auf Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts alle Massnahmen umzusetzen, die eine Verflüssigung des Verkehrs ermöglichen. Entsprechend ist beispielsweise auf eine Einschränkung der Fahrbahnbreite, Schikanen mit Pollern oder den Einsatz von Dosierampeln möglichst zu verzichten.
6.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 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.
7.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 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.
8.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 32 ff. / 5. Kriterienkatalog Die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr (Güterwirtschafts- und Dienstleistungsverkehr) sind in die Beurteilung der Wirkung von Temporeduktionen mit einzubeziehen.
9.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 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.
10.	Antragsteller/in Seite <u>Bemerkung:</u>	VBK 32 ff. / 5. Kriterienkatalog Vor der Einführung von permanenten, abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist zu prüfen, ob nicht temporäre Temporeduktionen genügen.

11.	<p>Antragsteller/in Seite</p> <p>VBK 35 / 5.4 Subjektive Verkehrssicherheit (Fuss- und Veloverkehr)</p> <p><u>Bemerkung:</u></p> <p>Für die Einschätzung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ist folgendes Kriterium zu ergänzen:</p> <p>- Zone beinhaltet ein Schulhaus oder Kindergarten</p>
12.	<p>Antragsteller/in Seite</p> <p>Gian Waldvogel 36 / 5.5 Reisezeitverlust MIV</p> <p><u>Bemerkung:</u></p> <p>Die heute gefahrene Geschwindigkeit V50 ist immer zu ermitteln. Die effektiv gefahrene Geschwindigkeit ist relevant für die Beurteilung der Veränderung.</p>
13.	<p>Antragsteller/in Seite</p> <p>VBK 37 / 5.8 Wohn- und Aufenthaltsqualität</p> <p><u>Bemerkung:</u></p> <p>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.</p>
14.	<p>Antragsteller/in Seite</p> <p>VBK 28 f. / 6 Fazit und weiteres Vorgehen</p> <p><u>Bemerkung:</u></p> <p>Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Anpassung der Strassenverkehrsverordnung zu prüfen, welche die Kriterien gemäss Planungsbericht samt der 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.</p>