



---

Regierungsrat

Luzern, 9. September 2022

**ANTWORT AUF ANFRAGE**

**A 828**

Nummer: A 828  
Protokoll-Nr.: 1051  
Eröffnet: 21.03.2022 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

**Anfrage Müller Guido und Mit. über die Stellungnahme zur Teilrevision der Signalisationsverordnung «Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling»**

Zu Frage 1: Basierend auf welchen Entscheiden des Luzerner Kantonsrates wurde die eingereichte Stellungnahme verfasst?

Mit Schreiben vom 10. November 2021 hat das UVEK unseren Rat eingeladen, zur Teilrevision der Signalisationsverordnung «Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» Stellung zu nehmen. Gemäss § 60 Absatz 1e der Verfassung des Kantons Luzern ([KV](#)) übt unser Rat die Mitwirkung im Bund aus, soweit nicht der Kantonsrat zuständig ist. Im Rahmen der Erarbeitung der kantonalen Stellungnahmen zu Bundesvorlagen werden praxismässig alle Departemente, die relevanten Dienststellen sowie die Staatskanzlei zu einer Untervernehmlassung eingeladen. Deren Hinweise und Bemerkungen fliessen dann in unsere Stellungnahme mit ein.

Zu Frage 2: Welche Koordination fand mit den kantonalen Vertretern der Zentralschweizer Regierungskonferenz (ZRK) statt?

Im Zusammenhang mit der Teilrevision der Signalisationsverordnung fand keine Koordination mit der oder über die ZRK statt. Dies ist bei vergleichbaren Vernehmlassungen zu Bundesvorlagen auch nicht üblich.

Zu Frage 3: Wie werden die grossen Abweichungen zu den Stellungnahmen der Nachbarkantone begründet?

Wie bereits ausgeführt, haben wir unsere Stellungnahme unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer kantonsinternen Untervernehmlassung verfasst. Ein Austausch mit den Regierungen unserer Nachbarkantone zur Revision der Signalisationsverordnung fand nicht statt. Entsprechend ist uns auch nicht bekannt, auf welcher Basis und politischen Überlegungen unsere Nachbarkantone ihre Stellungnahmen verfassten.

Zu Frage 4: Wie wurden die Interessen der Gemeinden in der eingereichten Stellungnahme berücksichtigt?

Die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete werden praxisgemäss vom Bund direkt zur Stellungnahme eingeladen – so auch im vorliegenden Fall. Der Einbezug der Gemeinden in die Erarbeitung kantonaler Stellungnahmen zu Bundesvorlagen ist nicht vorgesehen und wäre aufgrund der jeweils kurzen Fristen vom Ablauf her auch nur sehr schwer umzusetzen.

Zu Frage 5: Welche Strassen bezeichnet der Regierungsrat als grundsätzlich ungeeignet, um Tempo-30-Zonen anzuordnen?

Nach Strassenverkehrsrecht sind Tempo-30-Zonen nur auf Strassen innerorts zulässig. Ihre Anordnung auf Strassen im Ausserortsbereich ist widerrechtlich und somit ungeeignet.

Bei verkehrsorientierten Strassen innerorts ist die Eignung jeweils im Einzelfall zu prüfen. Dabei ist u.a. die schnelle Intervention der Blaulichtorganisationen bei Durchfahrtsstrassen genügend zu berücksichtigen. Der Begriff der verkehrsorientierten Strasse wird mit der Änderung der Signalisationsverordnung per 1. Januar 2023 neu auch im Strassenverkehrsrecht verwendet und in Artikel 1 Absatz 9 definiert: Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind.

Zu Frage 6: Wie wird der Begriff «siedlungsorientierte Strasse, die primär den Anwohnenden dienen» geografisch abgegrenzt, und wie werden die Anliegen des Gewerbes berücksichtigt?

Siedlungsorientierte Strassen haben überwiegend eine Erschliessungs- oder Sammelfunktion mit Anschluss auf übergeordnete Strassen und dienen vorwiegend dem Verkehr innerhalb der Siedlung. Als siedlungsorientierte Strassen gelten Gemeindestrassen 2. und 3. Klasse sowie Privatstrassen, in Ausnahmefällen auch Gemeindestrassen 1. Klasse.

Zu Frage 7: Wie kann aus Sicht der Regierung sichergestellt werden, dass durch den Verzicht auf Gutachten keine unterschiedlichen Massstäbe innerhalb des Kantons angewandt werden?

Mit der nun am 24. August 2022 beschlossenen und am 1. Januar 2023 in Kraft tretenden [Anpassung der Signalisationsverordnung](#) möchte der Bund die Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen vereinfachen und bürokratische Hürden abbauen. Dennoch sind Verkehrsanordnungen auch inskünftig nach einheitlichen Kriterien rechtsgleich zu beurteilen. Die Gemeinden sind für Verkehrsanordnungen auf Gemeindestrassen 2. und 3. Klasse sowie auf öffentlichen Privatstrassen zuständig, haben aber vor dem Erlass von Verkehrsanordnungen über Änderungen von Höchstgeschwindigkeiten die Stellungnahme der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur einzuholen. Dadurch kann eine einheitliche Beurteilung gewährleistet werden.

Auch weisen wir darauf hin, dass die vorgesehene Vereinfachung nicht für die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen gilt, wo weiterhin ein Gutachten nötig ist.

Zu Frage 8: Ist der Regierungsrat bereit, die gesetzlichen Voraussetzungen so anzupassen, dass bei Einführung von Tempo 30 auf Hauptstrassen solche Strassen als Ganzes automatisch zu Gemeindestrassen umklassiert und von den betreffenden Gemeinden übernommen werden?

Gemäss Strassengesetz sind Strassen nur in eine andere Kategorie einzureihen, wenn sich ihre Funktion und ihre Verkehrsbedeutung geändert haben. Wird ein Haupt- bzw. Kantonsstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone integriert, ändert weder die Funktion noch die Verkehrsbedeutung der Strasse. Die Ausgestaltung der Strasse bleibt verkehrsorientiert. Wir sehen vor diesem Hintergrund keine Veranlassung, an den gesetzlichen Grundlagen etwas zu ändern.

Zu Frage 9: Welche Behinderungen des öffentlichen Verkehrs (öV) sieht der Regierungsrat bei einer Umsetzung einer Freigabe von Busspuren für Fahrgemeinschaften, und sind Umsteigeeffekte vom öV auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erwarten?

Die Behinderungen des öV durch Fahrgemeinschaften auf Busspuren sind stark abhängig von der effektiven Anzahl Fahrgemeinschafts-Autos pro Zeiteinheit und der Lage im Strassennetz. Benutzen nur vereinzelte Fahrgemeinschaften eine Busspur, dürften die Auswirkungen auf den öV gering sein. Bei einer grossen Anzahl Fahrgemeinschaften auf einer bereits von Bussen stark genutzten Busspur (z.B. in der Luzerner Innenstadt) kann es zu Verlustzeiten beim öV und dadurch zu Anschlussbrüchen kommen. Es wäre deshalb situativ zu prüfen, ob eine Busspur für Fahrgemeinschaft zum Mitnutzung freigegeben werden kann.

Allfällige Umsteigeeffekte vom öV zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sind ebenfalls kaum prognostizierbar. Sie hängen u.a. davon ab, ob Busse durch die Busspur-Mitnutzung von Fahrgemeinschaften Verlustzeiten erleiden oder wie viel schneller Fahrgemeinschaften ihr Ziel erreichen als Alleinfahrende. Diese Effekte stehen in Wechselwirkung: Bis zu einer gewissen Menge an Fahrgemeinschaften auf Busspuren könnte eine Verlagerung von Alleinfahrenden zu Fahrgemeinschaften wie auch von Busfahrgästen zu Fahrgemeinschaften resultieren. Problematisch für das Gesamtverkehrssystem wäre es, wenn die Verlagerung vom öV zum MIV stärker wäre als von Einzelfahrten zu Fahrgemeinschaften, da der Verkehr so insgesamt langsamer und stauanfälliger würde. Am zielführendsten für einen flüssigeren Verkehr für alle Verkehrsteilnehmenden wäre es, wenn es auch ohne Mitnutzung von Busspuren deutlich mehr Fahrgemeinschaften auf den bestehenden Fahrspuren gäbe.

Zu Frage 10: Wie soll das privilegierte Parkieren für Fahrzeug von Fahrgemeinschaften umgesetzt werden, und auf Kosten welcher Parkfelder soll dies erfolgen?

In unserer [Stellungnahme](#) stimmen wir den vorgeschlagenen Regelungen für das Carpooling im Grundsatz zu, weisen jedoch dabei auf die Vollzugsschwierigkeiten (Kontrolle usw.) hin – namentlich beim ruhenden Verkehr. Deshalb soll auch die Erfahrungen aus den Kantonen Genf und Tessin abgewartet werden. Inwieweit und an welchen Standorten dereinst die neue Signalisationsmöglichkeit im Kanton Luzern zur Anwendung kommen soll, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden. Der Kanton bleibt bei der Planung seiner Strassen nach wie vor selbst für die Signalisation zuständig und entscheidet damit auch, inwiefern von der entsprechenden Signalisation Gebrauch gemacht werden soll. Unabhängig von den Signalisationsmöglichkeiten gilt es in jedem Fall, mit verschiedenen Massnahmen eine optimale Nutzung der vorhandenen Abstellflächen für Fahrzeuge anzustreben. Dabei wird das Carpooling im Kanton Luzern nach dem aktuellen Kenntnisstand von untergeordneter Bedeutung sein.

Zu Frage 11: Nach welchen Kriterien sollen solche Parkfelder zugeteilt werden, und wie soll das betroffene Gewerbe miteinbezogen werden?

Zu Frage 12: Welchen personellen Bedarf und finanziellen Aufwand beziffert der Regierungsrat für die Durchsetzung und die Kontrolle von Regelungen eines Carpooling und für das privilegierte Parkieren?

In Bezug auf die Fragen 11 und 12 verweisen wir auf unsere Antwort zu Frage 10.

Zu Frage 13: Welche Interventionen hat der Regierungsrat zum Schutz der Feuerwehrangehörigen bereits eingeleitet, um eine Ausnahmeregelung für Tempoüberschreitungen zu/bei Einsätzen zu erwirken?

Die erleichterte Einführung von Tempo-30-Zonen erachten wir für Blaulichtorganisationen und in bestimmten Situationen auch für die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs als problematisch, was wir so in unserer [Stellungnahme](#) an den Bund auch festgehalten haben. Entsprechende Ausnahmeregelungen wurden dem Bund zur Prüfung beantragt.