

**Kantonsrat**

## **KANTONSRATSPROTOKOLL**

Sitzung vom 3. Dezember 2024  
Kantonsratspräsident Zehnder Ferdinand

### **B 28 Planungsbericht Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts; Entwurf Kantonsratsbeschluss über die Kenntnissnahme / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen, wird von einigen Gemeinden im Kanton Luzern schon seit vielen Jahren gefordert, ein grosser Teil dieser ist jedoch Gesuche hängig. Dies unter anderem, weil vom Kantonsrat und der Bevölkerung verschiedene politische Forderungen eingereicht wurden. Am 23. Oktober 2023 wurde die Motion M 1079 von Georg Dubach teilweise erheblich erklärt. Das Resultat daraus beraten wir heute mit dem vorliegenden Planungsbericht. Am 28. Juni 2023 wurde zum Thema Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen eine Volksinitiative eingereicht die fordert: «Der Kantonsrat wird beauftragt, gesetzliche Grundlagen für Massnahmen zu erlassen, um die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Ortschaften auf den verkehrsorientierten Strassen, die Hauptverkehrsachsen sind, beizubehalten und zu begünstigen». Die Initiative verlangt in Form der allgemeinen Anregung die Änderung der Luzerner Gesetzgebung. Das Initiativkomitee fordert die Verankerung von gesetzlichen Grundlagen für Massnahmen zur Beibehaltung und Begünstigung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf verkehrsorientierten Strassen innerorts. Damit soll der Ausbau von Tempo 30 verhindert werden. Die Initiantinnen und Initianten bringen im Wesentlichen vor, dass der Ausbau von Tempo 30-Abschnitten unter dem Vorwand der Lärmreduktion stattfindet, einen Flickenteppich verursache, den Verkehrsfluss behindere und negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr habe. Zum Ablauf in der VBK: Am 23. August 2024 fand die Information statt und am 20. September 2024 war das Initiativkomitee zu einer Anhörung eingeladen. Am 8. November 2024 fand die Beratung in der Kommission statt. Die VBK hat einstimmig beschlossen, eine gemeinsame Eintretensdebatte zu den beiden Botschaften B 28 und B29 zu führen, weil es sich um das gleiche Thema handelt und wir so eine konzentrierte und lösungsorientierte Beratung führen konnten. Dies hat auch dazu geführt, dass sich das Initiativkomitee mit konstruktiven Vorschlägen eingebracht hat und wir die Anliegen der Initiantinnen und Initianten im Planungsbericht in Form von Anträgen berücksichtigen konnten. Die VBK hat deshalb einstimmig beschlossen, bei Beratung der Botschaft B 28 mit Fraktionssprechenden zu arbeiten und bei der Botschaft B 29 darauf zu verzichten. Zum Inhalt: In der VBK ist die Sichtweise auf das Thema Tempo 30 vielfältig. Wohl ähnlich vielfältig wie in der Bevölkerung. Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Sicherheit und die Gesundheit führen dazu, dass

einige Gemeinden beim Kanton Anträge gestellt haben, um Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen auf gewissen Abschnitten einzuführen. Bis 2018 wurden solche Gesuche vom Kanton gar nicht bearbeitet, beziehungsweise nicht entgegengenommen. Das wurde aber von den Gemeinden zunehmend nicht mehr akzeptiert. In der Zeitung war beispielsweise vom Gemeinderat von Vitznau zu lesen: «Der Gemeinderat beurteilt es als stossend, dass der Kanton die zügige Umsetzung notwendiger und zweckmässiger Sicherheits- und Lärmsanierungsmassnahmen verzögert.» Einige andere Gemeinden wie Malters, Rothenburg, Luzern und Ebikon haben ebenfalls Gesuche eingereicht. Aus der Bevölkerung ist der Druck diesbezüglich gross, weil sie sich grosse Sorgen um die Sicherheit ihrer Kinder auf den Schulwegen macht. Berechtigterweise wollen die Gemeinden darauf reagieren, denn auf Tempo-30-Strecken nimmt die Zahl der schweren Unfälle im Schnitt um 38 Prozent ab. Auch bezüglich Lärmbelastung ist die Faktenlage klar. Es gibt zahlreiche Studien die belegen, dass Strassenlärm Nervosität, Müdigkeit, Depression und viele weitere Krankheiten verursacht. In verschiedenen Urteilen hat das Bundesgericht in den letzten Jahren mehrfach bestätigt, dass Tempo 30 auch auf verkehrsorientierten Strassen zulässig ist und bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte als Lärmschutzmassnahme zwingend zu prüfen ist, bevor Erleichterungen erteilt werden können. Tempo 30 ist demnach für die Gemeinden eine geeignete Massnahme zur Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität. Der Planungsstopp beim Kanton hat die Gemeinden und die Bevölkerung verunsichert. Eine andere Perspektive, die in der Kommission ebenfalls vertreten wird, ist die Befürchtung, dass zu viele Tempo-30-Abschnitte den Verkehr belasten, weil Reisezeitverluste auftreten könnten. Dies könnte beispielsweise für Lastwagenfahrerinnen und -fahrer zu zusätzlichem Stress und Belastungen führen. Die Vorstellung, dass in gewissen Regionen auf der einzigen Strasse, die der Erschliessung der ganzen Region dient, in jeder Gemeinde ein Tempo 30 Abschnitt eingeführt würde, könnte die Leistungsfähigkeit der Strasse einschränken. Generell wurde die Befürchtung geäussert, dass durch Tempo 30 mehr Stau entstehen und in den Quartieren Ausweichverkehr verursacht werden kann, wenn das Tempo auf Hauptverkehrsachsen reduziert wird. Der Planungsbericht bringt mehr Klarheit in diese Fragen. Das war hilfreich für die Diskussion in der Kommission. Die VBK begrüsst die Versachlichung des Themas durch den Planungsbericht und die differenzierten Kriterien, stellt aber fest, dass die Diskussion im urbanen und ländlichen Raum zum Teil unterschiedlich geführt wird. Diese Aspekte wurden ausführlich und konstruktiv diskutiert. Im Vorfeld der Beratung lagen 14 Seiten mit Anträgen vor. Diese wurden in der Kommission sorgfältig diskutiert, abgewogen und zu den nun vorliegenden elf Anträgen, die in der Kommission mit einer Mehrheit überwiesen wurden, zusammengefügt. Dazu einige Ausführungen: Zentral für die VBK ist der Auftrag an den Regierungsrat, eine Anpassung der Strassenverkehrsverordnung zu prüfen. Diese soll mit den Kriterien für die Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ergänzt werden. Die Prüfung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten soll auf Gesuch von Gemeinden oder von Amtes wegen erfolgen. Schliesslich sind abweichende Höchstgeschwindigkeiten inklusive einer Begründung zu veröffentlichen. Dieses Vorgehen wurde von Kommissionssekretär Heinz Germann als konform beurteilt und das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) hat in der Kommissionssitzung aufgezeigt, wie die Verordnung aussehen könnte. Die VBK hat dieses Vorgehen grossmehrheitlich begrüsst und unterstützt. Die VBK hat weitere Anträge gestellt, um den Kriterienkatalog und die Funktionalität der betroffenen Strassenabschnitte und die Bedeutung für das gesamte Verkehrsnetz sowie die Auswirkungen auf die Region zu ergänzen. Bei der Verkehrssicherheit will die VBK Schulhäuser und Kindergärten als zusätzliches Kriterium aufführen, weil die Kinder besonders betroffen sind. Aus Sicht der

Kommission sind die Auswirkungen auf den Strassenraum in urbanen Gebieten mit hoher Siedlungsdichte stärker zu gewichten als auf den Hauptverkehrsachsen im ländlichen Raum. Zudem erwartet die VBK, dass im Rahmen der Bewilligungspraxis für Tempo 30 bei baulichen Massnahmen die Auswirkungen auf das Kreuzen von Bussen und Lastwagen und der Einfluss auf die Blaulichtorganisationen im Auge behalten wird. Auch gilt es die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr, genauer den Güterverkehrs- und Dienstleistungsverkehr, in die Beurteilung der Wirkung von Temporeduktionen mit einzubeziehen. Die Bemerkungen der VBK zielen auf eine differenziertere und zurückhaltende Beurteilung von Temporeduktionen ab. Ausserdem ist für die Kommission Transparenz und Planbarkeit für die Gemeinden sehr wichtig. Deshalb schlagen wir Bemerkungen zur Veröffentlichung von Begründungen und die Festlegung von Behandlungsfristen gegenüber Gesuchen von Gemeinden vor. Das ist wichtig, denn bisher konnten sich die Gemeinden nicht auf einen Prozess abstützen. Zudem wissen sie nach vor nicht, bis wann ihre Gesuche beantwortet werden. In Referenz auf die neuere Rechtsprechung des Bundesgerichtes ist der Kanton zudem angehalten, von Amtes wegen Abschnitte auf Kantonsstrassen bezüglich Sicherheit und Lärmschutz zu überprüfen. Nach Annahme der elf Anträge hat die VBK dem Planungsbericht in der Schlussabstimmung einstimmig zugestimmt. Die Volksinitiative «Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts» hat die VBK mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt. Ich bin nun gespannt auf die heutige Debatte und lade Sie ein, der VBK ein zwei Dingen zu folgen: Einerseits dem Planungsbericht zuzustimmen und die Initiative abzulehnen und andererseits ebenso sachlich und konstruktiv über dieses Thema zu diskutieren.

Für die Mitte-Fraktion spricht Daniel Gasser.

Daniel Gasser: Tempo 30 auf Kantonsstrassen ist ein sehr emotionales Thema. Während viele Anwohnende diese Verkehrsberuhigung dringend wünschen, wird es für Durchreisende oft als Übel und zeitliche Verzögerung wahrgenommen. In diesem Sinn sind wir froh, dass bereits in der Vergangenheit eine zurückhaltende Bewilligungspraxis angewandt wurde. Mit dem Planungsbericht ist es dem Regierungsrat gelungen eine gewisse Versachlichung in dieses Thema zu bringen. In der Vernehmlassung haben die Mitte-Fraktion folgende Punkte gestört: Erstens: Wir haben den Bericht als leicht tendenziös, pro Tempo 30 wahrgenommen. Zweitens: Für uns wurden die unterschiedlichen Funktionen des Kantonsstrassennetzes zu wenig beleuchtet. Dazu gehört insbesondere eine differenzierte Unterscheidung zwischen urbanem und ländlichem Raum. Drittens: Für uns gibt es absolut auch die Möglichkeit von temporären Temporeduktionen, das heisst, je nach Verkehrsbelastung darf auf einer Strasse Tempo 30 oder 50 gefahren werden, wie wir dies auch von gewissen Autobahnabschnitten kennen. Diese Anliegen haben wir mit Bemerkungen zuhanden der Strassenverkehrsordnung in die VBK eingebracht. Die Kommissionsarbeit, unter der Leitung von Laura Spring, war für uns vorbildlich und wertschätzend, und wir haben dank der guten Grundstimmung in fast allen Punkten einen breiten, überparteilichen Konsens gefunden. Etwas erstaunt sind wir deshalb über die jetzt noch zusätzlich eingegangenen Bemerkungen, die wir alle ablehnen werden. Unserer Meinung nach wurden die Themen in der VBK ausführlich diskutiert. Falls der Planungsbericht mit den Bemerkungen aus der VBK, wie sie aus der Beratung hervorgegangen sind, überwiesen wird, werden wir den Planungsbericht in dieser Form gerne zustimmend zur Kenntnis nehmen. Mit diesen Bemerkungen erhält die zuständige Dienststelle zusätzliche Kriterien und einen klaren Auftrag. Diese Kriterien werden zudem in der Verordnung festgeschrieben. Mehr als das können wir als Kanton Luzern gar nicht tun. Gerne erinnere ich daran, dass die grundsätzlichen Tempi im Bundesrecht geregelt sind. In diesem Sinn sind aus unserer Sicht auch die Anliegen der Initianten zur Volksinitiative zu Tempo 50 so weit als möglich aufgenommen. Eine Randbemerkung zuhanden des

Regierungsrates: Wir wurden darauf angesprochen, was im Nachgang zum Planungsbericht mit den aktuell hängigen Gesuchen passiert. Aus unserer Sicht muss der laufende Prozess nicht neu gestartet, sondern fortgeführt werden, unter Einbezug der verabschiedeten Kriterien. Falls die Bemerkungen der VBK eine Mehrheit finden, werden wir den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis nehmen und erachten damit die Initiative als hinfällig. Trotzdem noch einige Worte dazu: Für uns ist diese Initiative eine rein politische Bewirtschaftung eines emotionalen Themas. Auch die Initianten wissen, dass die Signalisation im Bundesrecht geregelt ist. Das Kantonsrecht kann Bundesrecht nicht übersteuern. Die Initiative dient also lediglich dazu Druck auf die kantonale Handhabung von Temporeduktionen auszuüben. Die Initianten hatten dabei eine klare Vorstellung, was in der künftigen Verordnung stehen soll. Dieser Entwurf, der uns in der VBK gezeigt wurde, ist uns zu absolut. Wir haben jetzt gerade vernünftige Kriterien im Planungsbericht definiert. Zudem gilt im Kanton Luzern bereits heute schon eine restriktive Praxis bei den Bewilligungen. Die Initiative, falls sie vor Volk kommt, ist also nicht ehrlich. Weil, selbst wenn sie durchkommt, ist sie lediglich eine Wiederholung des Bundesrechts und eine Festschreibung der bestehenden Praxis im kantonalen Recht. In diesem Sinn ein Leerlauf ohne Mehrwert. Wir lehnen die Initiative ab.

Für die SVP-Fraktion spricht Bernhard Steiner.

Bernhard Steiner: Eigentlich sollte ein kantonaler Planungsbericht eine solide Grundlage für Diskussionen schaffen: Eine ausgewogene Analyse, die Fakten nüchtern darlegt, Vor- und Nachteile beleuchtet und das Meinungsspektrum von Stadt- und Landbevölkerung gleichermassen berücksichtigt. Doch der vorliegende Bericht enttäuscht auf ganzer Linie. Statt einem ehrlichen Abwägen von Pro und Contra begegnet uns eine einseitige Argumentation zugunsten von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen. Die 4V-Prinzipien – Vermeiden, Verlagern, Vernetzen und Verträglich abwickeln – ziehen sich wie ein roter Faden durch die Kapitel, dienen jedoch weniger der wissenschaftlichen Analyse, als mehr einer Rechtfertigung für ein regelrechtes Denkverbot. Die SVP-Fraktion vertritt klar die Meinung, dass das etablierte Verkehrsnetz des Kantons Luzern mit Tempo 50 innerorts gut funktioniert und seine Aufgabe weitgehend erfüllt. Insbesondere Hauptverkehrsstrassen sorgen dafür, dass Pendler, der öffentliche Verkehr (öV) und der Gütertransport ohne unnötige Verzögerungen ans Ziel kommen. Tempo 30 würde dieses Gleichgewicht empfindlich stören. Längere Fahrzeiten bedeuten höhere Transportkosten – und diese finanzielle Mehrbelastung wird letztlich auf die Konsumenten abgewälzt. Unternehmen, die auf schnelle und zuverlässige Lieferungen angewiesen sind, geraten genauso unter Druck wie der Berufsverkehr, der von zusätzlichem Stau ausgebremst wird. Wer also glaubt, dass Tempo 30 eine simple Lösung ist, übersieht die komplexen Auswirkungen und Zusammenhänge auf unsere Gesellschaft und die Wirtschaft. Hauptverkehrsstrassen sind zentrale Routen auch für den öV. Tempo 30 wird die Fahrtzeiten verlängern, den Takt verschlechtern und den öffentlichen Nahverkehr unattraktiver machen. Damit wird die Verkehrswende, die eigentlich die Absicht hätte mehr Menschen zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen, massiv ausgebremst. Verkehrsorientierte Strassen sind für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt und haben breitere Fahrbahnbreiten. Gut ausgebaute Kreuzungen, Ampelsysteme und sichere Übergänge minimieren Unfallrisiken. Der Unterschied der Unfallhäufigkeit zwischen Tempo 50 und Tempo 30 ist auf diesen Strassen gering, da Fussgänger und Radfahrer oft durch bauliche Massnahmen getrennt und Übergänge klar geregelt sind. Auch zeigt sich mit Blick auf die Schweiz, dass sich die Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts auf Tempo 30 in vielen Städten und Gemeinden auf unregelmässige Weise auch auf verkehrsorientierten Strassen ausdehnt. Dies führt zwangsweise

zu einer Schwächung der Funktion des Strassennetzes. Das wiederum wird zwangsweise dazu führen, dass sich der Verkehr in die Wohngebiete verlagert. Dies wird die Belastung der Anwohner mit Lärm und Emissionen erhöhen, was dem Ziel von mehr Lebensqualität in den Siedlungen klar widerspricht. Eine klare Trennung zwischen verkehrsorientierten Hauptstrassen und siedlungsorientierten Nebenstrassen ist daher sinnvoll und nachhaltig. Tempo 30 mag in gewissen Fällen sinnvoll sein, und der Bericht bietet sicher auch wichtige Denkanstösse. Aber für einen echten Dialog wären eine ausgewogenere Berichterstattung und eine breitere Betrachtung der Argumente hilfreich. Hier unsere kritischen Anmerkungen: Der gemessene Unterschied beim Lärmpegel zwischen Tempo 50 und 30 ist deutlich geringer, als oft angenommen und beträgt meist nur wenige Dezibel. Den Unterschied kann unser Gehör kaum wahrnehmen. Zudem tragen moderne Fahrzeuge, vor allem Elektroautos, schon jetzt zur Lärmreduktion bei. Die baulichen Auswirkungen auf die Strassen sind sehr zugunsten von Tempo 30 dargestellt und die negativen Auswirkungen der schmäleren Fahrbahnbreiten werden verschwiegen. Die Einengung der Fahrbahn um mindestens 70 cm oder mehr hat deutlich negative Auswirkungen für kreuzende Schwertransporte oder öV-Busse. Sie gefährdet auch die Verkehrssicherheit von Velofahrern, die nun durch die Reduktion der Fahrbahnbreite dem motorisierten Verkehr deutlich näherkommen. Diese Einengung der Fahrbahn hat auch deutlich negative Auswirkungen für Schwertransporte, überbreite Landwirtschaftsfahrzeuge oder Ausnahmetransporte. Ausnahmetransporte sind Transporte von unteilbaren Lasten, die Abmessungen oberhalb der gesetzlichen Grenzen gemäss Verkehrsregelnverordnung (VRV) aufweisen. Die Strassen für solche Transporte sind kartiert und die Fahrbahnbreite ist so dimensioniert, dass sie von Ausnahmetransporten befahren werden können. Es liegt wohl auf der Hand, dass hier eine Reduktion der Fahrbahnbreite zu Problemen führt. Generell gilt je flüssiger der Verkehr ist, desto weniger Luftschadstoffemissionen entstehen, unabhängig von Tempo 30 oder 50. 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. Auch hat die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts einen negativen Einfluss auf Blaulichtorganisationen und soll beim Bewilligungsverfahren entsprechend beachtet werden. Die Kriterien zur Beurteilung einer verkehrsorientierten Strasse sind sehr auf Umwelt, Lärm, Lebensraum und Sicherheit ausgerichtet. Dabei ist die funktionelle Bedeutung einer Strasse leider aus dem Blickfeld geraten. Wir fordern deshalb, dass der Kriterienkatalog um zwei weitere Kriterien erweitert werden soll. Dabei soll erstens beurteilt werden, wie die Strasse innerhalb des Verkehrsnetzes wirkt und welche Funktion sie für den Verkehrsfluss hat. Zweitens soll auch die Rolle in Bezug auf den Erschliessungsgrad der Region und die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur beurteilt werden. Zum Beispiel ist es die einzige Hauptstrasse in ein Tal oder die Hauptstrasse zum Zentrumsbahnhof oder auf die Autobahn und hat damit eine Bedeutung für die gesamte übergeordnete Verkehrsinfrastruktur. Eine solche Strasse ist anders zu werten als eine einfache Durchfahrtsstrasse durch ein Dorf einer Randregion. Zusammenfassend kann gesagt werden: Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen ist ein bewährter Kompromiss zwischen Effizienz, Mobilität und Sicherheit. Statt pauschaler Massnahmen wie Tempo 30 sollte der Fokus auf gezielte Verbesserungen gelegt werden, um Verkehrssicherheit und Umweltfreundlichkeit zu steigern, ohne den Verkehrsfluss unnötig zu bremsen. Die SVP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten. Es liegen einige Bemerkungen der VBK vor, welche den Planungsbericht in unserem Sinn verbessern würden. Je nach Ausgang der Beratung zu diesen Bemerkungen werden wir die zustimmende Kenntnisnahme des Planungsberichtes unterstützen oder ablehnen. Ich komme zu den Ausführungen zur

Botschaft B 29, der Volksinitiative «Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts»: Vieles zur sachlichen Diskussion zu Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts habe im Rahmen der Beratung zum Planungsberichtes Tempo 30 bereits ausgeführt. Es darf hier aber nochmals daran erinnert werden, dass parallel zur Vernehmlassung dieses Planungsberichtes zu Tempo 30 die Motion von Peter Schilliger durch die eidgenössischen Räte überwiesen wurde. Die Motion will im Strassenverkehrsgesetz die verschiedenen Funktionen des Strassennetzes regeln und festhalten, dass innerorts auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich Tempo 50 gilt, während auf siedlungsorientierten Strassen Tempo 30 angeordnet werden darf. Der politische Wille ist mit dem Entscheid des National- und Ständerates klar und der Bund wird eine entsprechende Gesetzesvorlage ausarbeiten, an die sich alle Kantone halten müssen. Das eidgenössische Parlament wird damit die Interessen der Bevölkerung und der Wirtschaft für einen effizienten Verkehrsfluss in die Gesetzeshierarchie mit Lärmschutz und Sicherheit einordnen müssen. Die kantonale Volksinitiative ist in der Form der allgemeinen Anregung sehr offen formuliert, stellt aber inhaltlich die gleiche Forderung, wie sie von den eidgenössischen Räten bei der Überweisung der Motion Schilliger unterstützt wurde. Im Februar 2023 zeigte eine repräsentative Umfrage in zehn Schweizer Städten, dass sogar rund 66 Prozent der städtischen Bevölkerung ein generelles Tempo 30 ablehnen und Trennung von Tempo 30-Zonen auf Versorgungs- und Quartierstrassen in Siedlungsgebieten und Tempo 50 verkehrsorientierten Strassen befürworten. Tempo 50 wird also von der Bevölkerung als angemessen empfunden. Die SVP steht weiterhin hinter dieser Forderung und wird darum den Antrag stellen, dass die Initiative angenommen werden soll.

Für die FDP-Fraktion spricht Martin Birrer.

Martin Birrer: Der Planungsbericht Tempo 30 ist mit einem Zahnarztbesuch vergleichbar: Eigentlich will man es nicht machen, obwohl man weiss, dass es wichtig ist zu machen. Der Weg dorthin freut macht niemandem Freude, wenn man endlich an der Reihe ist merkt man, dass es gar nicht so schlimm ist und wenn man hinausgeht ist man froh, dass es fertig und gemacht ist. Mit dem Planungsbericht Tempo 30 verhält es sich gleich. Im Grundsatz möchte jeder, der unterwegs ist, möglichst schnell von A nach B gelangen. Es gibt jedoch Kreise der Gesellschaft und auch Gemeinden, die Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse innerorts bevorzugen. Der Kanton wusste in den vergangenen Jahren nicht genau, wie er damit umgehen soll. Die Motion der FDP-Fraktion von Georg Dubach hat Regelungen für Tempo 30 gefordert. Mit dem vorliegenden Planungsbericht liegt ein Vorschlag für diese Regelungen vor. Die grössten Freudensprünge über diese Vorlage haben wir zu Beginn nicht gemacht, einige Löcher – um bei der Zahnarztsprache zu bleiben – mussten geflickt werden und wenn diese in Form von Bemerkungen der VBK gutgeheissen werden, wird unsere Fraktion den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis nehmen. Der Planungsbericht wird den Gemeinden als Leitfaden für Tempo-30-Gesuche genutzt werden können. Dieser Leitfaden wird ein objektives Instrument sein für, aber auch gegen Tempo 30. Es muss dem Kanton damit gelingen, den Anliegen der Gesellschaft aber auch der Wirtschaft Rechnung zu tragen. Der Kanton soll jedoch bevor er die Bewilligung für eine Signalisationsänderung erteilt, verschiedenen Möglichkeiten prüfen, beispielsweise ob diese temporär möglich sind. Der Kanton soll aber auch nur Tempo 30 zulassen, wenn diese Strecke umfahren werden können – sei dies auf der Autobahn, einer Schnellstrasse oder einer Umfahrung. Im Weiteren zeigt der Regierungsrat seinen Willen auch mit der Verordnung. Die Verordnung wird uns zur Vernehmlassung vorgelegt und so können wir unsere Anliegen, falls sie nicht eingeflossen sind, nochmals eingeben. Die VBK hat sich in den vergangenen zwei Sitzungen intensiv mit der Vorlage Tempo 30 aber auch mit der Volksinitiative «Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts» auseinandergesetzt. Zu Beginn waren wir näher bei der Volksinitiative als beim

Planungsbericht Tempo 30. Die eingegebenen Anträge auf Bemerkungen sämtlicher Parteien haben aber den Planungsbericht aus unserer Sicht ins richtige Licht gerückt. Die Arbeit in der Kommission hat Früchte getragen. Im Sinn dieser guten Arbeit werden wir sämtliche Bemerkungen der VBK unterstützen, diese Bemerkungen sind ein Beweis für kompromissorientierte Lösungen. Sämtliche Bemerkungen die in der VBK unterlegen sind oder ähnliche Bemerkungen werden wir darum ablehnen. Wir selber hätten für gewisse unterlegene Bemerkungen Sympathie gehabt, doch die geleistete Arbeit in der Kommission gewichten wir in diesem Fall höher. Sollten die VBK-Bemerkungen angenommen werden, nehmen wir den Planungsbericht zustimmend zur Kenntnis und lehnen die Volksinitiative «Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts» ab. Wir hoffen, dass die gute Arbeit in der Kommission auch heute hier im Rat gewürdigt und so durch Annahme verdankt wird.

Für die SP-Fraktion spricht Sarah Bühler-Häfliger.

Sarah Bühler-Häfliger: Die Einführung von Tempo-30-Strecken innerorts auf verkehrsorientierten Strassen ist ein emotional diskutiertes Thema. Der Planungsbericht zu Tempo 30 bildet eine Grundlage zur Versachlichung der Diskussion und macht einen Vorschlag, wie in Zukunft Gesuche für Tempo-30-Strecken standardisiert bearbeitet und gemäss Regeln der Verhältnismässigkeit und Zweckmässigkeit beurteilt werden können. Es wurde ein Kriterienkatalog für die Bewilligungspraxis von Tempo 30 erarbeitet. Eine Gewichtung der einzelnen Kriterien ist dabei bewusst nicht vorgesehen, da dies als Aufgabe der politischen Gremien angesehen wird. Laut Bundesrecht, speziell dem Strassenverkehrsgesetz (SVG), gilt innerorts grundsätzlich Tempo 50. Allerdings kann Tempo 30 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zum besonderen Schutz einzelner Verkehrsteilnehmenden, zur Reduktion der Lärmbelastung, zur Optimierung des Verkehrsflusses oder zur Reduktion übermässiger Umweltbelastungen eingeführt werden. Das kantonale Recht spielt eine untergeordnete Rolle, bietet aber insbesondere bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit einen gewissen Spielraum. Die SP-Fraktion befürwortet eine transparente Bewilligungspraxis für die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts sowie eine wissenschaftlich fundierte Auslegeordnung. Die jüngsten Bundesgerichtsurteile haben gezeigt, dass die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts rechtlich gerechtfertigt ist, wenn sie der Erhöhung der Verkehrssicherheit dient. Zudem wurde bestätigt, dass auch der Schutz von Anwohnenden vor übermässigem Lärm eine Einführung von Tempo 30 rechtfertigt, denn Tempo 30 verringert die Auswirkungen des Verkehrslärms auf die Gesundheit. Nebst der Leistungsfähigkeit, der Wirtschaftlichkeit, der Flächeneffizienz und der Nachhaltigkeit sind die Sicherheit und die Gesundheit der Bevölkerung ein wichtiges Kriterium für die zukünftige Ausgestaltung des kantonalen Strassennetzes. In Luzern wohnen rund 70 000 Menschen entlang von Kantonsstrassen, an denen die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte aufgrund des Strassenlärms deutlich überschritten werden. Zudem erfolgen zwei Drittel der schweren Verkehrsunfälle innerorts auf Tempo-50-Strecken. Die SP-Fraktion begrüsst daher den überarbeiteten Planungsbericht für eine transparente Bewilligungspraxis bezüglich Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts grösstenteils. Es ist eine differenzierte Betrachtungsweise notwendig, welche die unterschiedlichen Gegebenheiten in verschiedenen Regionen des Kantons berücksichtigt. Der Planungsbericht leistet dies vielerorts mit dem ausgeklügelten Kriterienraster, es gibt jedoch auch Nachbesserungspotential. Der überarbeitete Planungsbericht des Regierungsrates betont die gesundheitlichen Aspekte und die Verkehrssicherheit stärker, was die SP ausdrücklich begrüsst. Der Planungsbericht zeigt, dass die Auswirkungen von Tempo 30 auf die öV-Reisezeit marginal sind und durch prioritäre Massnahmen zur Busbeschleunigung einfach kompensiert werden können. Unserer Meinung

nach sollen jedoch die Auswirkungen von Temporeduktionen auf den Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr auch im Bewilligungsprozess berücksichtigt werden, deshalb werden wir der entsprechenden Bemerkung der VBK zustimmen. Die Bemerkung im Planungsbericht, dass Tempo-30-Strecken nicht nur auf Antrag von Gemeinden, sondern auch proaktiv vom Kanton geprüft werden sollen, ist ein wichtiger Schritt, damit der Kanton seiner Pflicht nachkommt, Massnahmen zur Verkehrssicherheit und zum Lärmschutz umzusetzen. Die SP-Fraktion erwartet zudem, dass auf Grundlage des Planungsberichts bei der Beurteilung von Anträgen der Gemeinden für die Einführung von Tempo-30-Abschnitten keine unnötigen Verzögerungen mehr toleriert werden. Deshalb werden wir auch der Bemerkung über eine Fristsetzung zustimmen. Es soll, angepasst an die jeweiligen Gegebenheiten der Regionen, eine differenzierte Umsetzung des Bundesrechts in angemessener Zeit möglich werden. Aus demselben Grund wird die SP-Fraktion die «Volksinitiative Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts» geschlossen ablehnen und somit dem Regierungsrat folgen. Die Initiative steht unserer Meinung nach im Widerspruch zu einer Verkehrspolitik, die auf Effizienz, Klimaschutz und Mobilitätsvielfalt setzt und damit auch im Widerspruch zur kantonalen Mobilitätsstrategie. Tempo 50 ist bereits heute Norm und Grundregel. Der Kanton verfolgt zudem eine eher restriktive Praxis hinsichtlich der Einführung von Tempo 30. Die geplante Beurteilungsmethode des Kantons zu Tempo-30-Gesuchen sieht eine Standardisierung mittels acht Kriterien vor, welche willkürliche und auf Partikularinteressen beruhende Anträge vorbeugen soll. Zusätzlich wird eine übergeordnete Netzbetrachtung beigezogen, um die Verhältnismässigkeit von Tempo-30-Massnahmen besser beurteilen zu können. Die Funktionalität der Strassen kann also auch unter diesen Voraussetzungen vollständig gewahrt werden. Im Sinn einer modernen und an das Bundesrecht angepassten Verkehrspolitik begrüsst die SP-Fraktion den vorgelegten Planungsbericht, beschliesst Eintreten und wird der Vorlage zustimmen. Zu den einzelnen Bemerkungen äussern wir uns im Verlauf der Detailberatung.

Für die Grüne Fraktion spricht Gian Waldvogel.

Gian Waldvogel: Die Bevölkerung in der Schweiz nimmt zu. Auch im Kanton Luzern wachsen Städte und Agglomerationen kräftig. In den letzten 30 Jahren nahm die Bevölkerung um mehr als ein Drittel zu. Unsere Aufgabe ist es, diesen dichter werdenden Raum sicher, menschenfreundlich und haushälterisch mit Respekt vor der Umwelt und der zukünftigen Generation zu gestalten. Das muss für Politik und Gesellschaft Richtschnur für eine lebensfreundliche Zukunft sein. Die Mobilität ist dabei ein wichtiger Aspekt. Wie wir uns bewegen hat grosse Auswirkungen auf die Gesundheit und die Umwelt. Der vorliegende Planungsbericht zeigt sachbetont und wissenschaftlich die Auswirkungen einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit auf Hauptstrassen innerorts auf. Tempo 30 rettet Leben. Der Planungsbericht zeigt, dass Tempo 30 zur Reduktion von Schwerverletzten, Verkehrstoten und Unfällen generell führt. So sinkt die Wahrscheinlichkeit für tödliche Unfälle bei Tempo 30 für Fussgängerinnen und Fussgänger im Vergleich zu Tempo 50 um fast 75 Prozent. Gerade die schwächsten Verkehrsteilnehmenden wie Kinder auf dem Weg zur Schule oder betagte Menschen können so besser geschützt werden. Eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit fördert auch die Gesundheit. Die Verringerung der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 bewirkt messtechnisch eindeutig nachweisbare und subjektiv gut wahrnehmbare Geräuschreduktionen. Verkehrslärm kann unter anderem Herz-Kreislauf-Krankheiten und Krebs verursachen. Heute leben gemäss Zahlen des Kantons über 50 000 Menschen oder ungefähr 15 Prozent der Luzerner Bevölkerung entlang einer Strasse, wo Lärm das Wohlempfinden erheblich stört. Auch erhöht Tempo 30 die Lebensqualität im Dorfkern und verbessert zu Stosszeiten den Verkehrsfluss.



Im Gegenzug ist der mögliche Zeitverlust insbesondere in Städten und der Agglomeration gering. Vorher- und Nachheruntersuchungen zeigen, dass der Einfluss einer Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 auf die Leistungsfähigkeit von innerörtlichen Strassenabschnitten gering und daher meist nicht besonders bedeutend ist. Der Verkehrsfluss bei dichtem Verkehr und Tempo 30 ist ausserdem höher als bei Tempo 50. Die vielen Vorteile bewegen auch die Gemeinden von Malers über Vitznau bis Rothenburg und Luzern Gesuche für die Einführung von Tempo 30 auf begrenzten Abschnitten zu stellen. Aktuell liegen über 30 Gesuche vor. Mit dem nun vorliegenden Kriterienkatalog schafft der Kanton eine wichtige Grundlage, um bestehende und zukünftige Gesuche objektiv zu beurteilen. Die Bewilligungspraxis bleibt weiterhin restriktiv. So werden die Reisezeitverluste oder die Funktion der Strasse weiterhin stark gewichtet, gleich wie die Sicherheit und die Lärmbelastung. Dennoch liegt nun ein Kompromiss vor, dem die Grüne Fraktion zustimmt. Für uns ist ausserdem entscheidend, dass der Kanton eine aktive Rolle übernimmt und das geltende Recht umsetzt. Denn gemäss Bundesgerichtsentscheid kann die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zur Pflicht werden. Hier gilt es seitens der Behörden die Bremsen zu lösen. Schützen wir die Menschen vor schweren Unfällen und Lärm und machen vorwärts mit den Gesuchen. Davon profitieren die Anwohnenden, das lokale Gewerbe und alle Verkehrsteilnehmenden. Die vorliegenden Bemerkungen unterstützt die Grüne Fraktion mehrheitlich. Wir behalten uns aber auch Ablehnungen vor und äussern uns in der Detailberatung dazu. Wir danken dem Regierungsrat und den Kommissionsmitgliedern für die sachliche und zielorientierte Debatte. Die Grüne Fraktion tritt auf die Vorlage ein und stimmt ihr zu. Dem Kantonsratsbeschluss über die Volksinitiative «Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts» stimmen wir ebenfalls zu und lehnen somit die Initiative ab. Die Initiative behandelt letztlich Bundesrecht und kann nicht kantonal abgeändert werden. Die Initiative fordert, was juristisch gar nicht möglich ist. Im Ergebnis mündet eine gesetzeskonforme Umsetzung der Initiative zu einer Wiederholung des Bundesrechts und der kantonalen Praxis und führt zu einem Leerlauf. Auch inhaltlich lehnen wir ein Verbot von Tempo 30 ab. Es ist rücksichtslos und fahrlässig, Tempo 50 prinzipiell über den lebensrettenden Schutz vor Unfällen und krankhaftem Lärm zu stellen. Wie wir gesehen haben, stellt sich die Initiative auch über die Bedürfnisse der zahlreichen Gemeinden in diesem Kanton, die sich an bestimmten Abschnitten ganz gezielt Tempo 30 wünschen. Die Initiative setzt sich damit über die Bedürfnisse von Bevölkerung und Behörden hinweg.

Für die GLP-Fraktion spricht Franziska Rölli.

Franziska Rölli: Aus unserer Sicht trägt der Planungsbericht viel zur Versachlichung der Diskussion und der Bewilligungspraxis zu Temporeduktionen auf Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse innerorts bei. Es wird klar ausgeführt, wo aufgrund der nationalen Gesetzgebung von Amtes wegen Tempo 30 eingeführt werden muss und welchen Spielraum die kantonalen Behörden in anderen Fällen haben. Zudem werden die positiven wie negativen Auswirkungen von Tempo 30 anhand von Zahlen, Fakten und wissenschaftlichen Erkenntnissen dargestellt. Um das Bild noch etwas zu vervollständigen, unterstützen wir die Bemerkung der VBK, die Wirkung auf den Wirtschaftsverkehr zusätzlich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) aufzuzeigen. Aufgrund der vielen hängigen Gesuche der Gemeinden zu Tempo 30 ist es für uns sehr wichtig, dass der Planungsbericht nun die Grundlage schafft, diese zu prüfen und eine Entscheidung zu treffen. Für die Stärkung der Kommunikation und der Akzeptanz von Entscheiden für oder gegen Tempo 30 sind uns die beiden VBK-Bemerkungen, welche das Definieren der Frist zur Beantwortung und eine Begründungspflicht des Entscheids fordern sehr wichtig. Weitere Bemerkungen der VBK, die der Präzisierung der Ausgangslage und der Kriterien dienen, werden wir ebenfalls

befürworten. Sie dienen unter anderem dazu zu unterstreichen, dass sich Tempo-30-Strecken auf Hauptverkehrsachsen klar von Tempo 30 Zonen unterscheiden und die Gestaltung der Strasse nach wie vor verkehrsorientiert bleibt. Es werden zum Beispiel auch weiterhin Fussgängerstreifen zum Kanalisieren des Fussverkehrs und dem sicheren Queren der Strasse eingesetzt. Wir unterstützen die Bemerkung der VBK zur Fahrbahnbreite die unterstreicht, dass die Strasse nach wie vor verkehrsorientiert ist und das Kreuzen von Bussen und Lastwagen möglich bleibt. Die vorliegende Bemerkung von Bernhard Steiner ist aus unserer Sicht hauptsächlich eine unnötige Wiederholung. Meist sind solche Transporte aber auch ohne Tempo 30 nicht problemlos möglich, sondern erfordern gewisse Vorarbeiten, wie das Abmontieren von Signalisationen und Pollern. Aus diesen Gründen werden wir die Bemerkung von Bernhard Steiner ablehnen. Auch die zweite Bemerkung von Bernhard Steiner zum Thema Luftschadstoffemissionen werden wir ablehnen. Dieses Thema wird aus unserer Sicht im Planungsbericht genügend ausführlich behandelt. Zudem kann bei den aufgezählten Massnahmen nicht pauschal die Aussage getroffen werden, dass sie den Verkehrsfluss hemmen, das hängt sehr stark von der örtlichen Situation ab. Wir sehen es positiv, dass das Kriterium «Regionale Akzeptanz», welches quasi ein Vetorecht der Nachbargemeinde bedeutet hätte, aufgrund von kritischen Rückmeldungen während der Vernehmlassung, gestrichen wurde. Allerdings anerkennen wir, dass dadurch die Wirkung der betroffenen Strasse innerhalb des Verkehrsnetzes und die Erschliessungsfunktion bei der Bewertung von Gesuchen zu wenig berücksichtigt wird. Deshalb unterstützen wir die VBK-Bemerkung, welche diese zwei Punkte als zusätzliche Kriterien in den Planungsbericht aufnimmt. Um die Kriterien verbindlich festzuhalten, unterstützen wir die Bemerkung der VBK, die den Regierungsrat auffordert, die Kriterien in die Strassenverkehrsverordnung zu übernehmen. Wir erhoffen uns so eine höhere Verbindlichkeit und dadurch auch die Stärkung des Vertrauens der gesuchstellenden Gemeinden und der betroffenen Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden in den Bewilligungsprozess zu Tempo 30. Der Planungsbericht Tempo 30 war aus unserer Sicht bereits vor der Beratung in der Kommission gut und ein wichtiger Schritt, um Tempo 30-Gesuche nun zeitnah aufarbeiten zu können. Das ist dringend nötig, um die Vorteile von Tempo 30 dort, wo sie überwiegen, nutzen zu können. Auch bei negativen Entscheiden sind zeitnahe Entscheide wichtig, um Planungssicherheit für die Gemeinden zu schaffen. Durch die Bemerkungen der VBK kann der Bericht nun noch breiter abgestützt werden. Wir werden somit auf die Vorlage eintreten und ihr zustimmen. Im Gegenzug werden wir zwar auf die Volksinitiative «Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts» eintreten, sie aber klar ablehnen. Zum einen ist sie aus unserer Sicht unnötig, da das Thema Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen auf Gesetzesstufe bereits national geregelt ist. Zum anderen konnte durch den Planungsbericht ein breit abgestützter Konsens gefunden werden, wie der Kanton mit diesem Thema umgehen soll.

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

Fabian Peter: Ich danke der zuständigen Kommission Verkehr und Bau unter der Leitung von Laura Spring für die sehr konstruktive, lösungsorientierte Beratung. Die Anfrage A 207 von Bernhard Steiner haben wir ausführlich beantwortet. Gerne verweise ich auf unsere Ausführungen dazu. Es ist wichtig, dass nun vor allem Ihr Rat über Tempo 30 diskutiert und eine Handlungsgrundlage schafft. Deshalb halte ich mich kurz. Es geht um ein Thema, das uns alle beschäftigt, denn wir alle sind mobil und haben unsere Erfahrungen mit Tempo 30 oder Tempolimits generell gemacht. Manchmal ist es auch einfach ein emotionales Thema. Mit dem vorliegenden Planungsbericht setzen wir die Motion von Georg Dubach um, die Ihr Rat vor rund einem Jahr überwiesen hat. Wir haben hier auch bewiesen, dass wir entsprechend rasch eine Grundlage zur Diskussion im Parlament erarbeiten konnten. Das Ziel

des Planungsberichts ist es, die Ausgangslage und die Rechtsgrundlagen bezüglich Tempo 30 sachlich aufzuarbeiten und die Grundlagen für die Zukunft zu schaffen. Natürlich hat Ihr Rat, respektive die VBK, die Vorlage noch verbessert. Tempo 30 ist wie erwähnt ein emotionales Thema. Mittlerweile sind solche Tempoabschnitte in Quartieren, wo vor allem gewohnt und weniger gefahren wird, breit akzeptiert und die Regel. Der Kanton wird aber immer mehr mit Anliegen von Gemeinden konfrontiert, dass nebst belebten Ortsdurchfahrten auch Kantonsstrassen mit Tempo 30 signalisiert werden sollen. Insbesondere aus der Rechtsprechung und von Bundesgesetz wegen gibt es zwei Themen, die uns teilweise sogar dazu verpflichten oder es uns nahelegen, diese Tempo-30-Zonen zu signalisieren, nämlich die Verkehrssicherheit und die Lärmbelastung. Der Lärm entwickelt sich nicht einfach linear, sondern mit der Temposteigerung steigt der Schalldruck im Quadrat. Er geht also exponentiell nach oben. Das empfinden zwar nicht alle gleich, aber im Grundsatz wird es so beschrieben. Die Dienststelle Umwelt und Energie (Uwe) hat ein entsprechendes Merkblatt herausgegeben. Bei der Ausbreitung des Lärmpegels und wie wir diesen wahrnehmen handelt es sich um ein ziemlich technisches Thema. Dem gegenüber stehen die Ansprüche an ein durchgehend funktionierendes Verkehrssystem, das es erlaubt, den Verkehr flüssig abzuwickeln, gerade auf Kantonsstrassen. Auch der öV auf der Strasse oder die Blaulichtorganisationen sind natürlich von einem reduzierten Tempolimit betroffen. Die Auswirkungen von Tempo 30 auf die Fahrzeiten werden deshalb im Planungsbericht ausführlich aufgezeigt. Es ist auch verständlich und klar, dass Tempo 30 in städtischen Gebieten eine andere Bedeutung hat als im ländlichen Umfeld. Diese Differenzierung ist auch in Zukunft wichtig. Grundsätzlich gilt auf Strassen innerorts Tempo 50. Gründe der Verkehrssicherheit und der Lärmbelastung können aber eine Temporeduktion gestützt auf die bundesrechtlichen Vorgaben erforderlich machen. Häufig haben die Kantone aber einen Ermessensspielraum zur Herabsetzung der Tempolimits auf den Kantonsstrassen. Über diesen Handlungsspielraum sprechen wir im Planungsbericht und haben zusammen mit der VBK entsprechende Diskussionen geführt und weitere Kriterien definiert. Im Planungsbericht zeigen wir auf, wann eine Herabsetzung auf Tempo 30 möglich ist. Es geht hier immer um eine Ausnahme, grundsätzlich gilt Tempo 50. Ziel ist es, dass alle Anliegen der Gemeinden anhand klarer, von Ihrem Rat politisch legitimer Kriterien gleichbehandelt werden können. Die Entscheidungskriterien sollen transparent und nachvollziehbar sein. Wir kommen auf die entsprechenden Bemerkungen der VBK zurück. Ein weiteres Ziel ist es, die Tempolimits nur dort einzusetzen, wo es sinnvoll und wirkungsvoll ist und allenfalls auch eine zeitliche Beschränkung zu prüfen. Ganz nach dem Motto: So lange wie nötig, so kurz wie möglich. Wir sind überzeugt mit dem Planungsbericht Tempo 30 eine Basis zu haben, die nun von Ihrem Rat diskutiert wird, um in Zukunft über Temporeduktionen auf Kantonsstrassen transparent zu entscheiden. Im Sinn eines Kompromisses nimmt unser Rat alle Bemerkungen der VBK an. Die übrigen Bemerkungen lehnen wir ab, damit wir am Kompromiss der VBK festhalten können. Wir sind sicher, dass wir mit diesen Grundlagen zu einer Versachlichung der Thematik beitragen. Abschliessend danke ich der gesamten VBK nochmals für die Zusammenarbeit. Es ist nicht selbstverständlich, dass bei einem emotionalen Thema so konstruktiv zusammengearbeitet und eine gemeinsame Lösung gefunden wird. Die Regierung würde sich freuen, wenn wir das heute im Parlament ebenfalls tun können. Zu den Bemerkungen äussere ich mich in der Detailberatung, ich habe aber bereits auf die Haltung der Regierung hingewiesen.

Der Rat tritt auf die Vorlage ein.

Bemerkung VBK zu 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.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Da ich mich bei meinem Eintretensvotum bereits inhaltlich zu den Bemerkungen geäußert habe, gebe ich jeweils nur noch das Abstimmungsverhalten der VBK bekannt. Die vorliegende Bemerkung wurde mit 9 zu 4 Stimmen angenommen.

Bernhard Steiner: Die SVP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab, weil sie uns unserer Sicht deutlich zu weit gefasst ist. Das Gesetz schreibt vor, dass auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 30 nur basierend auf einem Gutachten eingeführt werden kann. Das Gutachten muss folgendermassen begründet werden: Erstens, dass eine Gefahr besteht, die nur schwer oder nicht rechtzeitig erkannt oder nicht anders behoben werden kann. Zweitens, dass für bestimmte Benutzerinnen und Benutzer der Strasse ein besonderer, nicht anders zu erreichender Schutz erforderlich ist. Drittens, dass ein Gutachten zeigen kann, dass auf einer Strecke mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsfluss mit der Einführung von Tempo 30 verbessert werden kann. Viertens muss das Gutachten zeigen, dass mit der Temporeduktion eine übermässige Umweltbelastung bezüglich Lärm und Schadstoffe vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. Das ist unter Artikel 108 Absatz 2 der Signalisationsverordnung (SSV) abschliessend geregelt. Auf verkehrsorientierten Strassen gilt Tempo 50. Wenn dort Tempo 30 eingeführt werden soll, wird ein Gutachten mit den soeben aufgelisteten Gründen verlangt. Diese sind abschliessend. Aus Sicht der SVP-Fraktion braucht es keine weiterführende Regelung.

Gian Waldvogel: Wir finden diese Bemerkung sehr gut. Aufgrund der bundesrechtlichen Rechtsprechung ist es klar, dass im Kanton gewisse Lärmsanierungen, die in den vergangenen Jahren vorgenommen wurden, juristisch nicht standhalten. In bestimmten Situationen gilt geradezu eine gesetzliche Pflicht. Gemäss Entscheid des Bundesgerichts ist Tempo 30 bei Sicherheits- und Lärmschutzdefiziten erneut zu prüfen. Die VBK unterstreicht dieses Vorgehen. Die Grüne Fraktion stimmt der Bemerkung zu.

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

Fabian Peter: Das BUWD, insbesondere die Dienststellen Verkehr und Infrastruktur (Vif) und Uwe, respektive die Regierung sind sich der Aufgabe der Sicherheit und des Lärmschutzes als Daueraufgabe bewusst. Die Strassenverwaltungsbehörde, also die Vif, ist gewillt, diese Aufgaben umzusetzen. Die abgeschlossenen Lärmsanierungsprojekte sind wieder zu überarbeiten und nochmals zu überprüfen, wenn sich die Ausgangslage geändert hat. Aber es gilt natürlich auch der Grundsatz der Planbeständigkeit und wir müssen aufgrund der Ressourcen eine Einteilung vornehmen. Wir können nicht jährlich alle Projekte überprüfen, sondern es ist eine zeitliche Priorisierung notwendig. Das Strassennetz wird kontinuierlich auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen analysiert. Die Behebung dieser erfolgt nach Möglichkeit umgehend oder fliesst in die entsprechenden Planungsinstrumente oder in Projekte, die in naher oder mittlerer Zukunft in Planung sind. Die Regierung ist bereit, die Bemerkung entgegenzunehmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 72 zu 24 Stimmen zu.

Bemerkung Bernhard Steiner zu S. 14 / 3.1.1 Fahrbahnbreiten: 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.

\*([https://www.geodienste.ch/services/kantonale\\_ausnahmetransportrouten](https://www.geodienste.ch/services/kantonale_ausnahmetransportrouten))

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Die Bemerkung lag der VBK in dieser Form nicht vor, jedoch mit dem Wortlaut der nachfolgenden Bemerkung 3. Über die vorliegende Bemerkung hat die VBK nicht befunden.

Bernhard Steiner: Die baulichen Auswirkungen sind sehr zugunsten von Tempo 30 dargestellt und die negativen Auswirkungen der schmälere Fahrbahnbreiten werden verschwiegen. Die Einengung der Fahrbahn von mindestens 70 cm oder mehr hat deutlich negative Konsequenzen für Schwertransporte, überbreite Landwirtschaftsfahrzeuge wie Erntemaschinen usw. oder die erwähnten Ausnahmetransporte. Die Strassen für solche Ausnahmetransporte sind kartiert und die Fahrbahnbreite so dimensioniert, dass sie von diesen Ausnahmetransporten befahren werden können. Wenn die Fahrbahnbreite solcher Strassen reduziert wird, hat das entsprechende Konsequenzen, vor allem wenn es unübersichtliche Strassen mit Kurven sind. Die Fahrbahnbreiten werden in der VSS-Norm 40 201 definiert und entsprechend der möglichen Begegnungsfälle dimensioniert. So wird im Planungsbericht ausgeführt, dass sogar kreuzende öV-Busse Probleme haben könnten und es zu Zeitverzögerungen kommen könnte. Da aber Erntemaschinen und Schwertransporte noch breiter dimensioniert sind, muss diesem Faktor Rechnung getragen werden können. Ich glaube nicht, dass es die Bevölkerung verstehen würde, wenn eine bestehende Strasse, auf der Tempo 30 eingeführt wird, zuerst mit grossen Kosten verschmälert wird und danach das Problem besteht, dass die überbreiten Fahrzeuge diese Strasse nicht mehr passieren können. Wir bitten Sie, unserer Bemerkung zuzustimmen.

Gianluca Pardini: Ich möchte die schon fast harmonische Stimmung nicht vermiesen, aber der Umstand, dass seitens der Unterstützenden von Tempo 50 doch nicht so geweibelt wird, wie es im Eintreten zu hören war, als eine breite Zustimmung zum Planungsbericht herrschte, verglichen mit dem Status quo unserer Strassen, finde ich etwas suspekt. Die SP-Fraktion stimmt nicht allen vorliegenden VBK-Bemerkungen zu. Wir wollen keine Verwässerung des Berichts und wir wollen erst recht keine Hintertür offenlassen, die den Anliegen der Initiantinnen und Initianten der Tempo 50 Initiative dienen könnte. Deshalb lehnen wir die vorliegende und die nächste Bemerkung ab, mit denen schlussendlich die Nadel im Heuhaufen gesucht wird und etwas festgehalten werden soll, das im Planungsbericht bereits im Originalton vorhanden ist. Natürlich muss das Kreuzen auf den Strassen für den öV und Schwerverkehrstransporte problemlos möglich sein, damit es zu keinen Verspätungen kommt. So steht es aber im Planungsbericht bereits. Zudem heisst es, dass die baulichen Massnahmen nicht umgesetzt werden, respektive keine Verschmälerungen von Strassen vorgesehen sind. Wenn diese Bemerkung aber zu unnötigen baulichen Massnahmen führen oder ein rigides Instrument geschaffen würde, das rein hypothetisch auch schmälere Strassen im Rahmen von Siedlungsentwicklungen zulassen oder eben nicht mehr zulassen würde, finden wir das nicht zielführend. So oder so müssen wir die Kompetenzen nicht nur bei der Volksinitiative zu Tempo 50, sondern auch im Planungsbericht richtig einordnen. Die Normen der Fahrbahnbreite erlässt nicht unser Rat, sondern sie werden vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute gemacht und sind abhängig von den signalisierten Höchstgeschwindigkeiten. Unser Handlungsspielraum ist also ohnehin beschränkt, deshalb bitten wir Sie, die Bemerkungen 2 und 3 abzulehnen.

Urs Marti: Jeder kann selbst nachvollziehen, dass bei tieferem Tempo weniger Platz benötigt wird, beispielsweise beim Kreuzen auf einer schmalen Strasse mit anderen Fahrzeugen, egal welcher Art, oder beim Parkieren mit dem Auto. Auch mit dem Velo fährt man nicht mit Tempo 50 in die Garage, sondern automatisch langsamer. Im Antrag der VBK wird diesem Thema unserer Meinung nach genügend Aufmerksamkeit geschenkt. Wesentlich ist aber, dass die Normen die Strassenbreite entsprechend dem Tempo vorgeben. Für

Spezialtransporte gelten auf definierten Routen spezielle Vorgaben. Die Mitte-Fraktion geht davon aus, dass sich die Vif bei zukünftigen Ausbauten an diese Vorgaben hält. Daher lehnen wir die vorliegende Bemerkung ab.

Benno Ineichen: Wir sprechen hier nicht von Quartierstrassen, sondern von verkehrsorientierten Strassen. Diese führen durch Bauerndörfer. Stellen Sie sich vor, wenn ein Mähdrescher und ein Auto auf einer verengten Strasse kreuzen müssen, wo es zudem infolge von Tempo 30 keine Fussgängerstreifen gibt. Denken Sie daran, welche Auflagen Sie damit den Bauern und den Lohnunternehmen machen. Daher mache ich beliebt, die vorliegende Bemerkung zu unterstützen.

Angela Lüthold: Ich bin mir Urs Marti einverstanden, dass man weniger Platz benötigt, wenn man langsamer fährt. Wenn aber auf einer Gemeindestrasse Tempo 30 signalisiert ist und zwei Lastwagen kreuzen müssen, ist das unmöglich. Das gilt auch für einen Bus und einen Lastwagen. Es nützt auch nichts, wenn einer stillsteht, denn er muss aufs Trottoir oder aufs Land ausweichen.

Martin Birrer: Die Bemerkung von Bernhard Steiner ist praktisch identisch mit der nachfolgenden Bemerkung der VBK. Die Bemerkung der VBK wird dem Anliegen gerecht, dass die Fahrbahnen nicht verringert werden dürfen. Die FDP-Fraktion empfiehlt, die Bemerkung der VBK zu unterstützen.

Jörg Meyer: Ich habe versucht herauszufinden, wie viele Mähdrescher im Kanton Luzern registriert und zugelassen sind, leider habe ich keine entsprechende Zahl gefunden. Bei der Behandlung des Planungsberichts Gesundheitsversorgung wurde der Vorwurf laut, dass im Rat Kommissionsarbeit geleistet wird. Ich weise darauf hin, dass Sie im Moment Kommissionsarbeit betreiben, obwohl in der VBK ausführlich über alles diskutiert wurde. Dies als Beitrag zur Selbstreflektion.

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

Fabian Peter: Ich nehme zu den Bemerkungen 2 und 3 Stellung. Die Fahrbahnbreiten haben wir im Planungsbericht unter Kapitel 3.1.1 dargelegt. Bernhard Steiner hat die VSS-Norm 40 201 bereits erwähnt. Im Kapitel 3.1.3 finden Sie Ausführungen zum Thema Fussgängerstreifen. Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen bleiben auch bei Tempo-30-Abschnitten bestehen. Wenn gemäss VSS-Norm 40 241 also beispielsweise die Sichtweite erfüllt wird und es keine sicherheitstechnischen Elemente gibt, bleiben die Fussgängerstreifen grundsätzlich bestehen. Die Fahrbahnbreiten bleiben bestehen, das können Sie ebenfalls in diesem Kapitel nachlesen. Wir haben einfach beschrieben, eine Anpassung an den Fahrbahnbreiten gemäss Norm aussehen würde. Es ist aber kein Ziel, Kantonsstrassen zu verschmälern. Dieses Geld setzen wir besser für andere Themen ein. Aus unserer Sicht ist die Bemerkung von Bernhard Steiner zu detailliert, daher bevorzugen wir die Bemerkung der VBK. Selbstverständlich werden wir in landwirtschaftsgeprägten Gebieten auf genügend grosse Breiten achten, respektive keine Verschmälerungen vornehmen. Ich bitte Sie daher, die Bemerkung von Bernhard Steiner abzulehnen und der Bemerkung der VBK zuzustimmen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 82 zu 26 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu 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.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Diese Bemerkung lag der VBK vor und wurde mit 11 zu 1 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

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

Fabian Peter: Die Einschränkung von Fahrbahnbreiten ist auch nicht im Sinn der Regierung. Im Begegnungsfall zwischen zwei Bussen würde das zu einer Verlängerung der Reisezeit führen. Auch beim Unterhalt im Winter, wenn es viel Schnee hat, wäre es eine Herausforderung, wenn nicht genügend Platz für die Schneeräumung herrscht. Es ist kein Ziel, die Fahrbahnen auf Kantonstrassen zu verengen. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 91 zu 17 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu 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.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Diese Bemerkung lag der VBK vor und wurde mit 8 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

Sarah Bühler-Häfliger: Ein minim negativer Einfluss von Tempo 30 auf die Blaulichtorganisationen wird auch im Planungsbericht erwähnt. Das ist also dem Regierungsrat und der zuständigen Dienststelle durchaus bewusst. Natürlich soll dem beim Bewilligungsverfahren Beachtung geschenkt werden. Zudem wären elektronische Bevorzugungssysteme für Blaulichtfahrzeuge oder weitere Förderungsmassnahmen für Blaulichtorganisationen zu prüfen. Weil dieses Kriterium in der Botschaft aber schon enthalten ist, lehnt die SP-Fraktion die Bemerkung ab.

Daniel Gasser: Als Leiter Sicherheit unserer Gemeinde habe ich häufig mit Blaulichtorganisationen zu tun. Sie sagen es sei entscheidend, nicht möglichst schnell vor Ort zu sein, sondern möglichst sicher. Darüber haben wir in der VBK diskutiert. Wir erachten die Bemerkung deshalb als nicht so wichtig. Die Mitte-Fraktion stimmt der Bemerkung jedoch zu, weil die Regierung bereit ist, diese entgegenzunehmen.

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

Fabian Peter: Ich kann mich dem Votum von Daniel Gasser anschliessen. Es ist wichtig, dass die Blaulichtorganisationen sicher am Ziel ankommen. Wie bereits gestern ausgeführt, sind weder Verengungen noch Horizontal- und Vertikalversätze oder seitliche Einengungen auf verkehrsorientierten Strassen auch bei Tempo 30 geplant. Ein flüssiger Verkehrsfluss ist auf verkehrsorientierten Strassen von grosser Bedeutung, das kann auch bei Tempo 30 der Fall sein. Diesem Aspekt soll bei der Bewilligungspraxis Rechnung getragen werden.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 77 zu 15 Stimmen zu.

Bemerkung Bernhard Steiner zu S. 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.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Diese Bemerkung lag der VBK vor und wurde mit 11 zu 2 Stimmen abgelehnt.

Bernhard Steiner: Generell gilt: Je flüssiger der Verkehr ist, desto weniger Schadstoffemissionen entstehen, unabhängig von Tempo 30 oder 50. Die Geschwindigkeitsstreuung ist dort am kleinsten, wo Stop-and-go-Ereignisse am wenigsten häufig vorkommen. Abbremsen vor und beschleunigen nach einem Tempo-30-Abschnitt führt zu einer Erhöhung des Treibstoffverbrauchs. Ebenso ist es schwierig, auf Tempo-30-Strecken mit geringer Fahrbahnbreite Radfahrer zu überholen. Gleichzeitig mit

Tempo-30-Strecken werden nämlich Dosierampeln, Busbevorzugungsmassnahmen und ähnliches geplant. Ich verweise dabei auf die Variante Null plus im Zusammenhang mit der Umfahrung Wolhusen des Kantons. Das führt zwingend zu einem erhöhten Ausstoss von Luftschadstoffen. Wenn auf einem Strassenabschnitt Tempo 30 mit der Begründung eingeführt wird die Schadstoffemissionen zu reduzieren, sollte in letzter Konsequenz dafür gesorgt werden, dass alle entsprechenden Massnahmen getroffen werden, um den Verkehrsfluss möglichst zu erhalten und somit die Schadstoffemissionen so gering wie möglich zu halten. Auf gleichzeitig geplante schmälere Fahrbahnen und Dosierampeln sollte nach Möglichkeit verzichtet werden. Wir bitten Sie, unserer Bemerkung zuzustimmen.

Sarah Bühler-Häfliger: Dieser Bemerkung liegt die Annahme zugrunde, dass Dosierampeln usw. den Stop-and-go-Verkehr fördern, was wiederum die Luftschadstoffemissionen erhöhen kann. Das stimmt und steht auch so im Bericht. Die Gründe für den Stop-and-go-Verkehr werden aber in der Bemerkung falsch zugeordnet. Dosierampeln verflüssigen nämlich den Verkehr und dosieren den Zugang zu einer Strasse, damit möglichst wenig Stau entsteht. Wenn man Stop-and-go-Verkehr verhindern will, muss man Tempo 30 möglichst auf allen Strecken in einem Gebiet einführen. So wird der Verkehr verflüssigt und es entstehen weniger Luftschadstoffe. Die SP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab.

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

Fabian Peter: Wie bereits ausgeführt, sind Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Horizontal- und Vertikalversätze oder seitliche Einengungen auf verkehrsorientierten Strassen auch bei Tempo 30 nicht vorgesehen. Ein flüssiger Verkehrsfluss ist auf verkehrsorientierten Strassen von grosser Bedeutung – auch bei Tempo-30-Strecken. Die Dosierampeln haben nichts mit Tempo 30 zu tun und sind, wenn überhaupt, nur im Agglomerationszentrum vorhanden und sicher nicht im ländlichen Raum. In diesem Sinn ist es uns wichtig, dass wir auf verkehrsorientierten Strassen keine solchen Verkehrsschikanen einbauen. Daher bitten wir Sie, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 72 zu 24 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu 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.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Diese Bemerkung ist der VBK sehr wichtig, wie wir das auch in der Eintretensdebatte verschiedentlich gehört haben. Die Bemerkung wurde von der VBK einstimmig angenommen.

Bernhard Steiner: Die SVP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Wir sehen die Angabe von Fristen bei der Gesuchsbearbeitung als problematisch an. Wieso? Das eidgenössische Parlament und der Bundesrat müssen eine neue Gesetzgebung erarbeiten, die zukünftig für Ausnahmeregelungen für Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen gelten wird. Ob es jetzt politisch klug ist, bereits vorseilend Gesuche zu bewilligen, stellen wir ein Stück weit in Frage. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat einen ganz anderen Schluss gezogen. Vor wenigen Wochen ist er zum Schluss gekommen, dass es im Moment Sinn macht, ein Moratorium zu verfügen. Die SVP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab.

Gian Waldvogel: Die Bemerkung hat nicht zum Ziel, dass nun einfach wahllos Bewilligungen erteilt werden. Sondern es geht darum, dass betroffene Gemeinden, die seit vielen Jahren hängige Gesuche haben, wissen, dass sie während einer gewissen Frist eine Rückmeldung erhalten. Das stärkt das Vertrauen und macht den Prozess für alle Seiten einfacher. Die Bemerkung ist nicht so wie von Bernhard Steiner dargestellt zu verstehen. Ich finde es auch speziell, wenn man während der Debatte plötzlich von diesem Kompromiss



Abstand nimmt.

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

Fabian Peter: Wir sind bereit, diese Bemerkung entgegenzunehmen. Es geht um die Planungssicherheit der Gemeinden. Ich muss gestehen, dass sich die Gesuche bei uns stauen. Wir wollten die politische Debatte über Tempo 30 abwarten, damit wir nicht etwas tun, das politisch nicht gewollt ist. Wir wollen die Prozesse weiterführen, sobald Ihr Rat beschlossen hat, wie Tempo 30 umzusetzen ist. Das tun wir mit diesem Planungsbericht. Wir werden ja voraussichtlich auch noch über die Verordnung diskutieren, eine entsprechende Bemerkung folgt noch. Wir wollen die pendenten Gesuche abarbeiten und für künftige Gesuche eine Frist oder eine Zielvorgabe setzen, damit die Gemeinde weiss, wie lange es im Normalfall bis zu einem Entscheid dauern wird. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 76 zu 23 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu 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.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Die VBK hat ausgiebig über diese Bemerkung diskutiert. Sie wurde mit 8 zu 2 Stimmen bei 3 Enthaltungen angenommen. Die zwei zusätzlichen Kriterien sind im Zusammenhang mit der Anhörung des Initiativkomitees entstanden.

Sarah Bühler-Häfliger: Im Planungsbericht wird beschrieben, wie die Strasse innerhalb des Verkehrsnetzes wirkt und dass dies bei jedem einzelnen Gesuch gesondert betrachtet wird. Zudem ist mit Punkt 5.7. auch die Funktionalität der Strasse als eigenes Kriterium enthalten. Auch so wird die Hierarchie der Strassen gewahrt. Es ist also durchaus ein Bewusstsein für den Verkehrsfluss und übergeordnete Infrastrukturen vorhanden. Wir sind der Meinung, dass das Gleichgewicht mit zwei zusätzlichen Kriterien gefährdet wird. Die Bemerkung ist deshalb nicht nötig und wir lehnen sie ab.

Gian Waldvogel: Die Grüne Fraktion lehnt die Bemerkung ebenfalls ab. Mit dem bestehenden, austarierten Kriterienkatalog ist bereits eine hohe Hürde gesetzt, um Tempo-30-Gesuche zu bewilligen. Angesichts der Tatsache, aus wie vielen Regionen des Kantons Gesuche hängig sind, finden wir es schwierig, zusätzliche Kriterien einzubauen.

Daniel Gasser: Diese Bemerkung ist für die Mitte-Fraktion im Gegensatz zur letzten eine der wichtigen Bemerkungen. Es geht darum, die unterschiedlichen Regionen zu beleuchten und wie der Verkehr dort funktioniert. Die Voraussetzungen für Tempo 30 sind bei einer Gemeinde, neben der parallel eine Autobahn verläuft anders, als wenn es um eine Strasse geht, die als Haupteerschliessungsachse einer ganzen Region dient. Deshalb ist diese Bemerkung sehr wichtig.

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

Fabian Peter: Mit dem Kriterium «Funktion der Strasse», wobei es um die Netzbetrachtung und die Funktion der Strasse geht, wird dem Anliegen teilweise Rechnung getragen. Im Planungsbericht liegt der Fokus dabei darauf, die Gefahr von Ausweichverkehr oder Schleichverkehr zu verhindern, respektive den Verkehr auf die nächst höhere Ebene – im besten Fall die Autobahn – zu führen. Die Zumutbarkeit ist dann nicht gegeben, wenn die Funktion der Strasse spürbar beeinträchtigt wird und/oder die Leistungsfähigkeit merklich abnimmt. Ich bitte Sie deshalb, der Bemerkung zuzustimmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 78 zu 22 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 32 ff. / 5. Kriterienkatalog: Die Auswirkungen auf den

Wirtschaftsverkehr (Güterwirtschafts- und Dienstleistungsverkehr) sind in die Beurteilung der Wirkung von Temporeduktionen mit einzubeziehen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Diese Bemerkung wurde in der VBK diskutiert und sie wurde einstimmig angenommen.

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

Fabian Peter: Der strassengebundene Wirtschaftsverkehr wird wie der MIV auf dem gleichen Strassennetz abgewickelt. Bei der Bearbeitung der Gesuche ist es uns wichtig, den Wirtschaftsverkehr und insbesondere auch den Schwerverkehrsanteil im Hinblick auf die Zweckmässigkeit in die Prüfung mit einzubeziehen. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 98 zu 0 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu 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.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Die VBK hat die Bemerkung mit 11 zu 1 Stimme bei 1 Enthaltung überwiesen.

Gian Waldvogel: Bei der Beurteilung der Höchstgeschwindigkeit sind aus unserer Sicht die Betroffenheit von Lärm und die Sicherheit zu allen Tageszeiten relevant. Zudem sind elektronische Signale etwa 20-mal teurer als normale Strassenschilder. Wir sind der Meinung, dass die Verkehrssicherheit bei dauernd wechselnden Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht besser gewährleistet wird.

Laura Spring: Ich muss mein Votum korrigieren: Die VBK hat die Bemerkung einstimmig überwiesen.

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

Fabian Peter: Nebst der Verkehrsanordnung spricht nichts dagegen, auch den ihr zugrundeliegende Beschluss mit Begründung zu veröffentlichen. Wir sind mit der Bemerkung einverstanden.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 102 zu 0 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 32 ff. / 5. Kriterienkatalog: Vor der Einführung von permanenten, abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist zu prüfen, ob nicht temporäre Temporeduktionen genügen.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Diese Bemerkung wurde in der VBK diskutiert und mit 12 zu 1 Stimme überwiesen.

Sarah Bühler-Häfliger: Diese Bemerkung ist ein Versuch, die unterschiedlichen Bedürfnisse von verschiedenen Regionen unter einen Hut zu bringen. Eine Mehrheit der SP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Temporeduktionen machen unter Umständen nicht nur während der Hauptverkehrszeiten, sondern auch in der Nacht Sinn, vor allem im Hinblick auf den Lärmschutz. In städtischen Gebieten ist das Verkehrsaufkommen teilweise während 24 Stunden hoch, so dass eine permanente Temporeduktion sinnvoller ist. Zudem wird dieses Kriterium im Planungsbericht bereits erwähnt. Eine Minderheit der SP-Fraktion stimmt der Bemerkung zu, weil vor allem in ländlichen Gebieten das Potenzial solcher Lösungen besteht. Die Prüfung von temporären Tempo-30-Strecken ist somit auch eine Chance, die Akzeptanz der Bevölkerung zu steigern. Die temporäre Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit kann analog zur Anpassung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen erfolgen, zum Beispiel, wenn bei Staugefahr Tempo 80 gilt und sonst die normale Höchstgeschwindigkeit.

Daniel Gasser: Diese Massnahme wird sehr oft angewandt, so gibt es beispielsweise in der Stadt Lausanne temporäre Temporeduktionen während der Nacht. Zur linken Seite: Man kann es auch von der anderen Seite aus betrachten.

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

Fabian Peter: Die SSV sieht vor, dass bei einer Temporeduktion auf verkehrsorientierten Strassen im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung die Beschränkung auf die Hauptverkehrszeiten geprüft werden muss. Wo fachlich möglich und sinnvoll kann dies beispielsweise mit einer LED-Wechselsignalisation umgesetzt werden. Daher sind wir selbstverständlich bereit, die Bemerkung entgegenzunehmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 89 zu 15 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu 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

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Diese Bemerkung wurde von der VBK nach ausführlicher Diskussion mit 11 zu 1 Stimme bei 1 Enthaltung überwiesen.

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

Fabian Peter: Das Umfeld von möglichen Tempo-30-Strecken wird bei der Bearbeitung der Gesuche ebenfalls mit einbezogen. So spielen beispielsweise Schulwege sowie Schulhäuser und Kindergärten eine Rolle bei der Bewertung. Die kann unter anderem auch bei der subjektiven Verkehrssicherheit eine Rolle spielen. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 103 zu 0 Stimmen zu.

Bemerkung Gian Waldvogel zu S. 36 / 5.5 Reisezeitverlust MIV: Die heute gefahrene Geschwindigkeit V50 ist immer zu ermitteln. Die effektiv gefahrene Geschwindigkeit ist relevant für die Beurteilung der Veränderung.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Diese Bemerkung lag der VBK nicht vor.

Gian Waldvogel: Es handelt sich um einen technischen, aber doch wichtigen Nachtrag. Es ist ein wichtiges Kriterium für die Beurteilung, wie viel Fahrzeit bei Tempo 30 verloren geht. Um diese Geschwindigkeit zu ermitteln, wird darauf abgestützt, welche Geschwindigkeit bei 50 Prozent der Fahrzeuge auf dieser Strecke maximal gefahren wird. Danach wird die Differenz dieser Geschwindigkeit zu Tempo 30 ermittelt. Im Planungsbericht heisst es, wenn die Geschwindigkeit V50 nicht ermittelt wird, einfach Tempo 50 als Ausgangsgeschwindigkeit angenommen wird. Die Grüne Fraktion ist der Meinung, dass diese Geschwindigkeiten aber immer erhoben werden müssen, um eine korrekte Beurteilung zu ermöglichen, also nicht nur fiktiv, sondern real. Das führt zu genaueren Ergebnissen im Planungsbericht und bei der Gesuchsbeurteilung.

Franziska Röllli: Aus Sicht der GLP-Fraktion ist es sinnvoll, für die Beurteilung des Reisezeitverlusts die effektiv gefahrene Geschwindigkeit bei der bestehenden Tempo-50-Signalisation sowie auch die zu erwartende, effektive Geschwindigkeit bei Tempo 30 zu berücksichtigen. Daher stimmen wir der Bemerkung zu.

Bernhard Steiner: Die SVP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Die aufwendigen Messungen, um die durchschnittliche Geschwindigkeit zur Bestimmung von V50 zu machen, sind mit grossen Kosten verbunden und absolut unnötig. Rein statistisch gesehen müssten auch Messungen zu verschiedenen Tageszeiten oder Wochentagen erfolgen, um eine statistisch verlässliche Zahl zu erhalten. Es ist davon auszugehen, dass der mit Abstand grössere Teil der Verkehrsteilnehmenden sich an der Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 orientiert.

Daniel Gasser: Die Mitte-Fraktion lehnt die Bemerkung ab. Einerseits konnten wir in der VBK nicht über die Auswirkungen diskutieren. Andererseits ist der Standardmesswert V85, also die Geschwindigkeit von 85 Prozent des durchschnittlich gefahrenen Verkehrs. Uns scheint daher V50 etwas willkürlich zu sein.

Gianluca Pardini: Die Bemerkung ist zwar technisch aber dennoch wichtig, weil es um noch genauere Grundlagendaten für die Entscheidungsfindung geht. Das dient letztendlich auch der Versachlichung der Diskussion, was ja Ziel und Zweck dieses Planungsberichts ist. Die SP-Fraktion stimmt der Bemerkung zu.

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

Fabian Peter: In der Regel wird bei Gutachten die Geschwindigkeit V50 ermittelt und somit wird dem Anliegen bereits Rechnung getragen. Die Frage ist aber zu technisch, um sie im Planungsbericht festzuhalten und wir sollten das den Verkehrsfachspezialisten überlassen. Ich bitte Sie, die Bemerkung abzulehnen.

Der Rat lehnt die Bemerkung mit 74 zu 32 Stimmen ab.

Bemerkung VBK zu 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.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Diese Bemerkung wurde in der VBK diskutiert und mit 9 zu 4 Stimmen überwiesen.

Gianluca Pardini: Der Kanton besteht aus Städten, also dichten Siedlungsgebieten und ländlichen Siedlungsgebieten. Dank unserer Topographie haben wir eine grosse Vielfalt an Lebensräumen. Die SP-Fraktion findet es unschön, wenn wir für ländliche und städtische Gebiete unterschiedliche Regelungen etablieren. Das ist kein gutes Signal und ein «Gärtlidenken» ist hier definitiv der falsche Ansatz und widerspricht auch der Verkehrsnetzbetrachtung, worüber bereits eine Bemerkung der VBK überwiesen wurde. Luzern steht für Lebensqualität, so kurz und knapp steht es im Leitbild der Kantonsstrategie. So sind auch die Menschen im ländlichen Lebensraum auf sichere Verkehrswege angewiesen. Die Infrastrukturen für den Langsamverkehr werden ebenso genutzt und es besteht genauso das Recht, vor übermässigem Lärm geschützt zu werden. Die SP-Fraktion lehnt die Bemerkung ab.

Daniel Gasser: Für die Mitte-Fraktion handelt es sich hierbei um eine sehr wichtige Bemerkung. In einem dicht besiedelten Raum hat die Strasse eine ganz andere Funktion. Dort sind viel mehr Menschen vom Lärm und den gesundheitlichen Folgen betroffen, als im ländlichen Raum, wo eine Strasse häufig eine ganz andere Funktion hat, nämlich eine Erschliessungsfunktion. Daher erachten wir die Bemerkung als sehr wichtig und stimmen ihr zu.

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

Fabian Peter: Die Betroffenheit wird mit der Anzahl vom Lärm betroffener Personen – die Lärmbelastung über dem zulässigen Immissionsgrenzwert – auf dem betrachteten Streckenabschnitt Tag und Nacht bewertet. Dadurch erhalten Abschnitte mit mehr betroffenen Personen insbesondere in urbanen Gebieten eine höhere Gewichtung als in ländlichen Regionen. Daher ist die Bemerkung auch fachlich korrekt. Ich bitte Sie, der Bemerkung zuzustimmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 85 zu 22 Stimmen zu.

Bemerkung VBK zu S. 38 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.

Für die Kommission Verkehr und Bau (VBK) spricht Kommissionspräsidentin Laura Spring.

Laura Spring: Die Bemerkung tönt zwar relativ kompliziert, sie wurde aber mit Hilfe des Kommissionssekretärs ausgearbeitet. Wir haben in der VBK eine sehr ausführliche und präzise Diskussion über diese Bemerkung geführt, auch weil uns das BUWD eine mögliche Verordnung vorgelegt hat. Für die VBK ist es aber klar, dass die Regierung für die Verordnung zuständig ist. Es handelt sich also um einen Prüfauftrag, die Umsetzung liegt aber bei der Regierung. Die VBK hat der Bemerkung mit 11 zu 1 Stimme bei 1 Enthaltung zugestimmt.

Gianluca Pardini: Ziel des Planungsberichts ist es, für Gesuche von Tempo 30 sachliche Kriterien aufzulisten, die bei einer Beurteilung positiv oder negativ ins Gewicht fallen und eine Vergleichbarkeit zwischen den Gesuchen herstellen können. Dies vor allem gegenüber den Gemeinden, die eine Sicherheit benötigen, welche Kriterien in die Gesuchsbeurteilung eingeflossen sind. Dabei werden alle im Bericht definierten Kriterien berücksichtigt. Das dient der Versachlichung. Das bedingt aber auch, dass auf allfällig spätere Anpassungen oder Beurteilungsmethoden aufgrund von neuen Erkenntnissen, die wissenschaftlich begründet wurden sowie auch Änderungen in der Gesetzgebung auf Bundesebene reagiert werden könnte. Wir sprechen hier über ein ergänzendes Arbeitsinstrument zum Planungsbericht, das Transparenz und Verbindlichkeit schafft und nicht grundsätzlich über eine Verordnungsänderung. So steht es auch im Bericht. Wir sind nicht bereit, dem Initiativkomitee von Tempo 50 an dieser Stelle eine Hintertür zu öffnen und dadurch möglicherweise auch im vorliegenden Planungsbericht unnötige Redundanzen oder ein starkes Regelwerk zu verabschieden. Das Arbeitsinstrument muss in Zukunft auch neuen Erkenntnissen Rechnung tragen können. Eine Mehrheit der SP-Fraktion lehnt daher die Bemerkung ab.

Daniel Gasser: Für die Mitte-Fraktion ist das die wichtigste Bemerkung. Sie ist Dreh- und Angelpunkt der heutigen Diskussion. So erhalten wir die Möglichkeit mitzuteilen, wie wir uns die Umsetzung vorstellen. Die uns vorgelegte Verordnung kann durch die Regierung wieder anpassen und unsere Anliegen können aufgenommen werden.

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

Fabian Peter: Im Sinn des Kompromisses und der Beratung in der VBK ist die Regierung bereit, dieses Vorgehen mitzutragen. Ich glaube, dass damit den Initianten auch eine Tür geöffnet wird, um die Initiative allenfalls zurückzuziehen. Uns ist es wichtig, dass wir in der Verordnung die Essenz aus der heutigen Beratung festschreiben und so in Zukunft Klarheit über die Kriterien für Tempo 30 herrscht. Ich bitte Sie, die Bemerkung anzunehmen.

Der Rat stimmt der Bemerkung mit 100 zu 10 Stimmen zu.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat dem Kantonsratsbeschluss über den Planungsbericht Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts, wie er aus der Beratung hervorgegangen ist, mit 85 zu 25 Stimmen zu.