



## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 29. Januar 2019  
Kantonsratspräsidentin Hildegard Meier-Schöpfer

### **A 580 Anfrage Frey Monique und Mit. über die kantonalen Massnahmen für die Reduktion der Lärmemissionen an der Quelle / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Monique Frey ist mit der Antwort des Regierungsrates teilweise zufrieden und verlangt Diskussion.

Monique Frey: Endlich erhält die lärmbelastete Bevölkerung mit Tempo 30 eine Massnahme, mit der die Lärmreduktion hörbar wird. Tempo 30 ist eine billige Massnahme, mit der sehr viel Lärmschutz erzielt wird, sofern das Tempo eingehalten wird. Wir fordern diese Massnahme seit Jahren und sind überzeugt, dass diese auch ohne grosse Umbaumassnahmen umgesetzt werden kann. Aus der Anfrage A 596 von Maurus Zeier wissen wir ebenfalls, dass auch andere Strassen als Nebenstrassen mit der Höchstgeschwindigkeit 30 signalisiert werden können. Die Tempo-30-Verordnung gilt in diesen Strassenbereichen nicht, entsprechend muss weder der Strassenraum angepasst noch müssen Fussgängerstreifen entfernt werden. Aber es braucht ein Commitment. Die Autos sind nicht die Könige der Landstrassen, sondern ein Teil unserer Mobilitätskette und wie alle zu gegenseitiger Rücksichtnahme verpflichtet. Ich bin erstaunt, dass 70 Kilometer der Gemeindestrassen noch nicht lärmsaniert sind – das sind fast 20 Prozent der Gesamtstrecke. Ich hoffe, dass mit der Tempo-30-Regelung möglichst schnell eine Umsetzung erfolgt, schliesslich hatte man schon über 20 Jahre Zeit dazu. Mit jenen Gemeinden, die Tempo 30 einführen wollen, soll möglichst schnell Kontakt aufgenommen werden. Es ist nicht zu akzeptieren, dass der Lärmbelastungskataster im Kanton nicht nachgeführt wird. Die Gründe sind fehlende personelle Kapazitäten, aber wohl auch die fehlenden Finanzen, um fachlich qualifiziertes Personal anzustellen. Ebenso enttäuscht bin ich, dass keine Ideen vorhanden sind, wie man mit der weiteren Verdichtung die Ruhe- und Erholungsräume innerhalb der Siedlung fördern kann. Gerade hier sollte der Kanton eine Führungsrolle übernehmen. Die Gemeinden müssen bis 2030 ihre Bau- und Zonenordnungen überarbeiten. Dabei ist es wichtig, dass diese Räume gekennzeichnet werden, um die geforderte innere Verdichtung auch in den Gemeinden umsetzen zu können. In den drei vom Bund definierten strategischen Schwerpunkten zur Verringerung der Lärmbelastung macht der Kanton endlich einen Schritt bei der Reduktion der Lärmemissionen an der Quelle. Bei den beiden weiteren Punkten – der Förderung von Ruhe und Erholung in der Siedlungsentwicklung und dem Monitoring der Lärmbelastung – ist das leider nicht der Fall. In der Antwort zur Anfrage A 585 von Roger Zurbriggen schreibt der Regierungsrat, dass die West- und Ostumfahrung von Beromünster im Beteiligungsprozess mit Workshops, Testplanung, Interviews, Studien, städtebaulichen und umweltrechtlichen Begleitungen, Vernehmlassungen und öffentlicher Mitwirkung bearbeitet wird. Damit werde das lokale Wissen genutzt und Eigenaktivitäten initiiert. Die unterschiedlichen Standpunkte und vielfältigen Ideen würden eingebracht und Kritikpunkte und Hürden frühzeitig erkannt.

Ich hoffe, dass dieser Beteiligungsprozess, so wie er in Beromünster geführt wird, auch bei der Spange Nord zur Anwendung kommt, denn ein Beteiligungsprozess führt zu einer höheren Identifikation und besseren Ergebnissen.

Daniel Keller: Es ist erstaunlich, warum es der Regierungsrat gerade jetzt so eilig hat mit der Prüfung dieser Gesuche. Andere Kantone verfallen auch nicht gleich in einen Aktivismus, zumal in Bern eine Motion zu diesem Thema hängig ist. Auf der anderen Seite bemüht sich die Stadt Luzern nicht gerade um einen speditiven und konstruktiven Dialog bezüglich Verkehrsfragen mit dem Kanton, was auch dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement bekannt sein sollte. Der Bundesgerichtsentscheid ist zu respektieren. Auf der anderen Seite wird gerade bei dieser Frage einmal mehr ein klarer Volksentscheid ausgehebelt. Die Schweizer Bevölkerung hat 2001 mit genau 79,7 Prozent überdeutlich Nein zu Tempo 30 innerorts gesagt, in der Stadt Luzern waren es 70 Prozent. Zu einer ähnlichen Frage hat die Stadtbevölkerung von Chur 2014 mit 81,3 Prozent klar Nein gesagt. Die Gerichte ziehen aus Lärmschutzverordnungen am Ende Schlüsse, die ins Gegenteil verkehrt werden und klare Volksentscheide missachten. Ist das im Sinn der direkten Demokratie? Für die SVP hat es oberste Priorität, dass der Verkehr auf den verkehrsorientierten Strassen innerhalb der Ortschaften flüssig bleibt und dass die Kapazitäten dieser Strassen nicht durch bauliche Massnahmen reduziert werden. Gemäss einer Studie des ADAC verlängern Tempo 30 und die baulichen Massnahmen die Reisezeit bis zu zwei Drittel. Vielleicht nehmen anschliessend auch Vertreter der VBL Stellung zu dieser problematischen Entwicklung auf den Hauptverkehrsachsen. Für uns sind zwei Aspekte der Antwort zur vorliegenden Anfrage bedenklich. Erstens: Wenn die Regierung aus Kostengründen einen Flickenteppich von 30er- und 50er-Zonen auf den Hauptverkehrsachsen will, führt das beim motorisierten Individualverkehr (MIV) zu einer enormen Rechtsunsicherheit. Wir fordern technische Lösungen, auch im Bereich Strassenbeläge, was zu deutlichen Geräuschreduktionen führt. Gemäss einer Umweltstudie des holländischen Ministeriums nützt Tempo 30 nichts, es kommt kaum zu Lärmverminderungen. Andere Studien gehen von maximal 1 bis 3 Dezibel aus. Zweitens: Wenn darüber hinaus die umstrittene Tempo-30-Frage in Bezug auf gestalterische und raumplanerische Gründe mit einbezogen werden soll, führt das zu einer unklaren Rechtssituation. Es ist an der Zeit zu erkennen, dass der Fortschritt nicht in einer willkürlichen systematischen und ideologischen Verlangsamung des MIV und des öV liegt. Die SVP fordert, dass auf den Luzerner Kantonsstrassen weiterhin auf Tempo 30 verzichtet wird. Das bisherige Temporegime auf den Hauptstrassen ist beizubehalten.

Josef Wyss: Die Regierung zeigt in ihrer Antwort auf, dass im Bereich Lärmemissionen bereits grosse Fortschritte erzielt wurden. Von 370 Kilometern stark lärmbelasteten Strassen konnten bereits 300 Kilometer saniert werden. Ich sehe es anders als Monique Frey, es handelt sich dabei um einen durchaus grossen Erfolg, welcher von der Bevölkerung und den betroffenen Anwohnern sicher dankend goutiert wird. Mobilität – dazu gehört nicht nur der MIV – ist zwangsläufig mit Lärmemissionen verbunden. In diesem Zusammenhang gilt es eine Abwägung der verschiedenen Bedürfnisse vorzunehmen. Für mich ist prioritär die Eliminierung der Lärmquellen am sinnvollsten. Da dies oft nur mit kostenintensiven Umfahrungen und einem grossen Kulturlandverlust verbunden ist, können solche Lösungen nur selten realisiert werden. Stattdessen muss es das Ziel sein, die Lärmquelle zu reduzieren. Dazu skizziert die Regierung verschiedene Erfolg versprechende Wege, wobei lärmarme Strassenbeläge ein zukunftsorientierter Ansatz sind. Die technische Entwicklung dieser Technologie wird sicher noch grosse Fortschritte erzielen. Die Regierung hat angekündigt, zukünftig auf Kantonsstrassen weitere Tempo-30-Zonen zu prüfen und einzuführen. Aus Sicht der CVP muss diese Massnahme sehr sorgfältig auf ihre Wirksamkeit geprüft werden. Solche Tempo-30-Zonen kommen allenfalls dann infrage, wenn der Verkehrsfluss zusätzlich verbessert werden kann. Auf der Teststrecke in Rothenburg war der Erfolg dieser 30er-Zone wohl eher verhalten. Das zeigt, dass diese Massnahme isoliert betrachtet wohl kein Allerheilmittel ist. Ich könnte mir durchaus vorstellen, dass eine Temporeduktion bei neuralgischen Strassenabschnitten während der Hauptverkehrszeiten in Betracht gezogen werden kann. Wie so oft bei komplexen Themen müssen verschiedenste

Einflussfaktoren auf ihre Wirkung geprüft und der optimale Mix daraus umgesetzt werden.

Markus Hess: Wir sind überrascht, dass der Kanton Luzern bei einem Strassenbauvolumen von 50 Millionen Franken pro Jahr noch nie lärmarme Strassenbeläge verwendet hat. Auch wenn die in anderen Kantonen verwendeten lärmarmen Strassenbeläge nicht über die Lebensdauer der Standardbeläge verfügen, so kann es dennoch je nach Standort und Situation angezeigt sein, lärmarme Beläge einzusetzen, um eigene Erfahrungen sammeln zu können. Wir finden es gut, dass der Kanton jenen Gemeinden, die Tempo 30 auf Kantonsstrassen einführen möchten, möglichst zügig entgegenkommt. Es gibt verschiedene Gemeinden wie Nottwil, Neuenkirch, Oberkirch oder Meggen, bei denen die Kantonsstrasse mitten durch das Dorf und entlang von Einkaufsmöglichkeiten führt. Es ist statistisch unumstritten, dass es zu weniger Unfällen, Verletzten und Toten kommt, je tiefer die Geschwindigkeit ist. Zudem nehmen der Lärm und die Folgekosten durch Lärmschutzmassnahmen ab.

Pius Müller: Die Tempo-30-Zwängerei auf Kantonsstrassen oder Hauptverkehrsachsen geht in die nächste Runde. Ich hoffe nur, dass eine vom Stimmbürger abgelehnte Volksinitiative für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts generell nicht aufgeweicht oder missachtet wird. Über 2 Millionen Stimmbürger haben der Initiative eine Abfuhr erteilt. Inzwischen gehören Tempo-30-Zonen zum Stadt- und Landbild. Der Auslöser dieser Zonen- und Tempobeschränkungen war nicht – wie nach Aussagen des Verkehrs-Clubs der Schweiz – die abgelehnte Initiative. Schon in der Botschaft zu Tempo 30 hatte es geheissen, dass es der Bundesrat als zweckmässig erachte, generell Tempo 50 beizubehalten. Also ist klar, dass Tempo 30 nur auf Siedlungs- und Quartierstrassen und nicht auf verkehrsorientierten Strassen eingeführt werden soll. Am 16. Oktober 2018 hat die Verkehrskommission des Nationalrates beschlossen, dass auf Hauptverkehrsachsen innerorts weiterhin generell Tempo 50 und nicht Tempo 30 gelten soll. Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern (Vif) stösst bis heute ins gleiche Horn. Ich hoffe, dass die Regierung diese Tatsache zur Kenntnis nimmt. Eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsachsen, also Kantonsstrassen, fördert ohne Wenn und Aber Umwegfahrten durch Quartier- und Siedlungsstrassen und läuft dem Ziel zuwider, den Durchgangsverkehr zu kanalisieren. Ich zitiere aus einem Votum der grün-roten Fraktion der Stadt Zürich: „Alle Hauptverkehrsachsen sollen mit Tempo 50 verflüssigt werden, damit man schnell durch die Stadt kommt. So werden die Autos aus den langsameren Tempo-30-Quartieren auf die schnelleren Strassen gelenkt.“ Im Kanton Luzern unternehmen die Linken fast alles, um den Verkehr auf möglichst vielen wichtigen Hauptverkehrsachsen zu verlangsamen. Sie verweigern sich immer und vehement wichtigen Projekten wie der Spange Nord. Auf Kantonsstrassen soll der Verkehr weiterhin mit Tempo 50, 60 und 80 flüssig rollen. Der Gesamtverkehr soll nicht mit reduzierten Tempolimiten schikaniert werden. Stellen Sie sich vor, dass auf einer Kantonsstrasse durch ein Dorf zur Verkehrsberuhigung Tempo 30 eingeführt wird. In der Folge gilt für alle einmündenden Strassen Tempo 30. Wollen wir das? Die SVP-Fraktion wehrt sich mit allen Mitteln gegen eine erneute Aufweichung der gültigen Temporegime auf Hauptverkehrsachsen.

Peter Fässler: Tempobolzen ist auch in den Luzerner Städten und Gemeinden nicht mehr gefragt. Die Bevölkerung und speziell die Anwohner stark befahrener Kantonsstrassen wehren sich immer häufiger gegen den Moloch des motorisierten Verkehrs. Eine mögliche Art, den Lebensraum dieser Leute attraktiver zu gestalten, sind verkehrsberuhigende Massnahmen auf den Strassen. Dazu gehört auch Tempo 30 auf Hauptstrassen. In der Gemeinde Kriens ist von der IG attraktives Kriens eine Petition für Tempo 30 auf der Kantonsstrasse im Zentrum von Kriens lanciert worden. In die gleiche Richtung geht das Verkehrskonzept für Kriens, das Unterstützung durch den Stadtrat Kriens erhält. Weniger Tempo bedeutet weniger Lärm und weniger Unfälle sowie eine gesteigerte Attraktivität für Fussgänger, Anwohner, Geschäfte und den Langsamverkehr. Das macht die Zentren für die Menschen wieder attraktiv und lädt zum Verweilen ein. Mich freut es, dass der Kanton nun bereit ist, Gesuche für Temporeduktionen auf Hauptstrassen in dicht besiedelten Gebieten wenigstens zu prüfen.

Hannes Koch: Es geht nur um eine Prüfung von Tempo 30, wenn eine Gemeinde einen entsprechenden Antrag stellt. In einzelnen Gemeinden macht eine solche Temporeduktion absolut Sinn. Die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen führt nicht zu Umwegfahrten durch Quartierstrassen, denn dort gilt ja bereits Tempo 30. Auch für die Grünen ist der flüssige Verkehr für den öV und die Velofahrer ein erklärtes Ziel. Dazu braucht es aber an verschiedensten Orten 30er-Zonen.

Erich Leuenberger: Mir gibt dieser Gesinnungswechsel beim Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement zu denken. In Rothenburg wurde das Pilotprojekt „Tempo 30 Flecken Rothenburg“ eingeführt und wieder aufgehoben. Es hat sich gezeigt, dass tagsüber gar nicht schneller gefahren werden kann. Am Abend hingegen, wenn sich der Verkehr gelegt hat, kann es schnell passieren, dass jemand mit Tempo 50 durch die 30-er Zone fährt und deshalb den Führerausweis abgeben muss. Kantonsstrassen sind verkehrsorientierte Strassen, die mit einem Lärmschutzbelag oder mit Lärmschutzmassnahmen versehen werden können, ohne Tempo 30 einführen zu müssen. Solange kein Bundesgerichtsurteil vorliegt, sollen auch keine Gesuche geprüft werden.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: In unserer Antwort haben wir dargelegt, dass der Kanton Luzern bezüglich Lärmschutz gut unterwegs ist. Der Bund hat drei Stossrichtungen eingeschlagen, sie betreffen die Reduktion von Lärm an der Quelle; dazu gehört die Weiterentwicklung der lärmarmen Beläge, die Förderung von Ruhe- und Erholungsräumen und die Modernisierung des Monitorings. Zur Reduktion von Lärm an der Quelle gehört unter anderem die Weiterentwicklung der lärmarmen Beläge. Die Förderung von Ruhe- und Erholungsräumen erfolgt durch die Gemeinden mit ihrer Nutzungs- und Zonenplanung. Bei der Reduktion von Lärm an der Quelle kommen sowohl Tempo 30 als auch lärmarme Beläge infrage. Beim Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement ist es zu keinem Gesinnungswandel gekommen. Das habe ich bereits in der VBK-Sitzung klar zum Ausdruck gebracht. Wir richten unsere Tätigkeit danach aus, dass auf den Kantonsstrassen Tempo 50 gilt und auf den Gemeindestrassen Tempo 30. Deshalb sind auch keine Bestrebungen im Gang, von Tempo 50 auf Tempo 30 umzustellen. Tempo 30 auf Kantonsstrassen wird ein Einzelfall bleiben, das möchte ich hier ausdrücklich festhalten. Vor dem Hintergrund der aktuell geführten Diskussionen im Nationalrat, des Bundesgerichtsurteils und der vermehrt geäusserten Wünsche der Agglomerationsgemeinden wird der Kanton auf Gesuch einer Gemeinde hin künftig gemäss Bundesgerichtsurteil zu prüfen haben, ob die Bedingungen für Tempo 30 erfüllt sind. Diese Bedingungen müssen einer Abwägung standhalten. Strassengesetzgebung, Verkehrsfluss, Lärm, Luft, Verkehrssicherheit und Gestaltung können im Einzelfall bei der Überprüfung für Tempo 30 sprechen. Zurzeit prüfen wir in keiner Gemeinde die Einführung von Tempo 30. Die nächste Prüfung erfolgt aufgrund der Zentrumsplanung und des neuen Gesamtverkehrskonzeptes in der Gemeinde Kriens. Zu den Belägen: Der Bund will die Beläge weiterentwickeln. Wir haben noch keine solchen Beläge eingesetzt, weil das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht klar ersichtlich ist. Wir werden aber solche Beläge einsetzen, sollten sich ihre Erfolge nachweisen lassen.