

Luzern, 19. September 2023

STELLUNGNAHME ZU MOTION**M 1079**

Nummer: M 1079
Eröffnet: 20.03.2023 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Antrag Regierungsrat: 19.09.2023 / Teilweise Erheblicherklärung
Protokoll-Nr.: 958

Motion Dubach Georg und Mit. über einen Planungsbericht mit einer Auslegung über die rechtlichen Grundlagen, die tatsächlichen Auswirkungen und die künftige Praxis zur Bewilligung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptstrassen im Kanton Luzern

In den Jahren 2011 und 2014 wurden verschiedene Vorstösse im Zusammenhang mit Tempo 30 auf Kantonsstrassen beantwortet. In den Antworten lehnte unser Rat Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen jeweils ab. Eine Veränderung der signalisierten Geschwindigkeiten oder andere verkehrsberuhigende oder -beschränkende Massnahmen seien aufgrund der Bedeutung der Kantonsstrassen nicht zweck- und verhältnismässig und dementsprechend in den bisherigen Lärmsanierungsprojekten verworfen worden. Ende 2018 beschloss unser Rat – wiederum im Zusammenhang mit verschiedenen Vorstössen – diese bisherige strikte kantonale Praxis zu Tempo 30 auf Kantonsstrassen anzupassen. Er führte damals aus, der Kanton werde vor dem Hintergrund der schweizweit geführten Diskussionen, verschiedener Bundesgerichtsurteile und vermehrt geäusserten Anliegen von Luzerner Gemeinden künftig auch auf Kantonsstrassenabschnitten auf Gesuch von Gemeinden hin prüfen, ob die Voraussetzungen für Tempo 30 unter Abwägung aller Interessen (Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw.) im Einzelfall erfüllt seien (vgl. [Medienmitteilung](#) vom 18. Dezember 2018).

In besiedelten Gebieten wird aufgrund der verschiedenen Aufgaben zwischen Strassen mit einer verkehrsorientierten und einer siedlungsorientierten Ausrichtung unterschieden. Verkehrsorientierte Strassen bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs auszurichten. Siedlungsorientierte Strassen sind verkehrlich untergeordnete Strassen, welche allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern für die Erschliessung zur Verfügung stehen. Für die Fragestellungen im Zusammenhang mit Tempo 30 auf Kantonsstrassen wird für die weitere Bearbeitung der Thematik von verkehrsorientierten Strassen innerorts gesprochen.

Im Weiteren ist zwischen Tempo 30 als Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit und Tempo-30-Zonen zu unterscheiden. Die Tempo-30-Zone stellt eine sogenannte Zonensignalisation dar. Im Unterschied zu Tempo 30 als Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit gilt die Tempo-30-Zone mit Beginn der Zonensignalisation bis zum jeweiligen Ende-Signal für

eine ganze Zone bzw. einen räumlichen Perimeter und damit für alle sich darin befindlichen Strassen und nicht nur für einen Strassenabschnitt. Als Zonensignalisation ist die Tempo-30-Zone erstens nur auf Strassen innerorts und zweitens grundsätzlich nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig. Ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf einer Hauptstrasse oder einer verkehrsorientierten Nebenstrasse notwendig, so ist diese demnach grundsätzlich mit Signalen «Höchstgeschwindigkeit» anzuzeigen (und nicht durch Zuweisung zu einer Tempo-30-Zone). Ausnahmsweise kann auf verkehrsorientierten Strassen eine Tempo-30-Zone signalisiert werden, sofern sie in eine angrenzende Tempo-30-Zone miteinbezogen werden kann. Für den Erlass einer Tempo-30-Zone und für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 gelten unterschiedliche rechtliche Voraussetzungen. Der Erlass einer Tempo-30-Zone richtet sich nach Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01), die Herabsetzung auf Tempo 30 oder die Verfügung einer Tempo-30-Zone auf verkehrsorientierten Strassen nach den strengeren Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 1-4 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21). Für die Fragestellungen im Zusammenhang mit der Reduktion von Tempo 50 auf 30 auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts wird für die weitere Bearbeitung der Thematik von Tempo 30 (Signalisation Höchstgeschwindigkeit) gesprochen.

Die Ausgangslage und der Umgang mit Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen hat sich in den letzten Jahren – insbesondere aufgrund der Rechtsprechung – schweizweit verändert. Die Gründe für die Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit sind abschliessend in Art. 108 Abs. 2 SSV aufgezählt. Gemäss dieser Bestimmung ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung grundsätzlich nur aus den folgenden vier Gründen zulässig: Sicherheit (lit. a), Schutz von einzelnen Strassenbenützern (lit. b), Steigerung des Verkehrsflusses (lit. c) sowie Reduktion der Umweltbelastung (lit. d). So vermag zum Beispiel die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit zur Lärmreduktion (lit. d) und damit zum Lärmschutz an der Quelle beizutragen. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung kann in bestimmten Situationen geradezu eine Pflicht zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bestehen, bei denen die zuständige Behörde kaum mehr Ermessensspielraum hat. Dies kann beispielsweise beim Vorliegen einer schwerwiegenden Gefahr bzw. eines besonders gewichtigen Schutzbedürfnisses im Sinne von Art. 108 Abs. 2 lit. a und b SSV der Fall sein. Ebenfalls ist es denkbar, dass aufgrund der Sanierungspflichten (Art. 16 des Umweltschutzgesetzes, USG, SR 814.01) bei überschrittenen Immissionsgrenzwerten die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit aus lärmrechtlichen Gründen vorgenommen werden muss; dies vor dem Hintergrund, dass gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung die Voraussetzungen für eine Reduktion nach Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV bereits dann erfüllt sind, wenn eine (gewisse) Reduktion des Beurteilungspegels Lr bewirkt werden kann.

Gemäss Vorgabe respektive heutiger Praxis des BUWD ist eine allfällige Anordnung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts gestützt auf eine fundierte Prüfung im Einzelfall auf möglichst kurze Streckenabschnitte in stark frequentierten Ortsteilen zu begrenzen, sofern sie aus lärmrechtlichen Gründen oder aufgrund von Verkehrssicherheitsaspekten erforderlich ist. Zudem wird Tempo 30 nur auf Antrag einer Gemeinde angeordnet. Bei der Prüfung und allfälligen Umsetzung wird somit wie folgt vorgegangen:

1. Antrag des Gemeinderats an die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (DS vif).
2. Externes Gutachten im Auftrag DS vif (ohne Empfehlung zu Tempo 30 Ja oder Nein).
3. Beschluss durch DS vif zuhanden Gemeinde.

4. Publikation respektive Verfügung der Verkehrsordnung bei positivem Beschluss. Falls keine Beschwerde gegen die Verkehrsordnung eingeht, ist die Verfügung rechtskräftig.
5. Umsetzung der rechtskräftigen Massnahmen in Absprache mit der Gemeinde und in Abstimmung mit den Projekten aus dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen.
6. Wirkungskontrolle ein Jahr nach Umsetzung.

Ungeachtet der rechtlichen Grundlagen und der Rechtsprechung bleibt Tempo 30 auf verkehrorientierten Strassen in Gesellschaft und Politik umstritten. Die damit verbundenen Fragen werden an Bedeutung gewinnen und im Alltag immer öfter zu beantworten sein. Mit einem Planungsbericht, wie er mit der Motion beantragt wird, kann die Diskussion versachlicht werden, was hilft, den Umgang mit den bestehenden und zukünftigen Gesuchen transparent und nachvollziehbar festzulegen. Unser Rat unterstützt daher diese Forderung und erachtet die Ausarbeitung eines Konzepts in Form eines Planungsberichts als zielführend.

Die Motion fordert im Weiteren, dass Gesuche der Gemeinden erst weiterbearbeitet werden, wenn das Parlament die Ausgangslage und den geforderten Planungsbericht beraten hat. Entgegen dieser Forderung und auch jener im Postulat [P 1069](#) Keller Daniel und Mit. über ein Moratorium für die Bewilligung von Tempo-30-Strecken auf Hauptverkehrsachsen innerorts sieht unser Rat keine generelle Sistierung respektive Planungsstopp vor. Eine Sistierung lässt sich auch rechtlich nicht vertreten, wie eine entsprechende Prüfung ergeben hat.

Auf den Strassenabschnitten, auf denen Tempo 30 bereits rechtskräftig verfügt ist, sind die entsprechenden Verkehrsanordnungen in den Gemeinden Rickenbach/Pfeffikon (K 57a), Adligenswil (K 30), Wauwil (K 44) und Root (K 17) umgesetzt oder in Umsetzung (Römerswil [K56a] zusammen mit Strassenprojekt sowie Luzern [K 13] hängiges Rechtsmittelverfahren).

Zudem werden die folgenden Projekte weiterbearbeitet, die insbesondere aus Sicherheitsgründen und aufgrund der Lärmbelastung nicht mit Tempo 50 umgesetzt werden können und bei denen der Entscheid für Tempo 30 den betroffenen Gemeinden bereits kommuniziert wurde: Emmen (K 13), Vitznau (K 2b), Malters (K 33 und K 33b), Root (K 17) und Rothenburg (K 15).

Bei weiteren 17 Strassenabschnitten sind Anträge von Gemeinden eingegangen und teilweise bereits externe Gutachten in Erarbeitung. Bis die Thematik mit der Behandlung des Planungsberichtes in Ihrem Rat bereinigt ist, wird die DS vif auf Basis der bisherigen Praxis situativ in Abstimmung mit dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen einerseits und auf Basis des Rechtsgutachtens andererseits eine Beurteilung vornehmen. Limitierende Faktoren für die weitere Bearbeitung sind dabei allerdings knappe personelle Ressourcen – nicht nur bei der Dienststelle vif, sondern auch bei externen Expertenbüros, welche die Gutachten erstellen. Ausserdem koordiniert die Dienststelle vif die Umsetzung von Signalisationsänderungen auch mit anstehenden Sanierungsprojekten. Neue Planungen werden nur noch in Einzelfällen gestartet (etwa zur Nutzung von Synergien) und ebenfalls fallweise geprüft. Dies kann bei einzelnen Projekten – insbesondere bei Projekten, die noch nicht gestartet wurden – zu Verzögerungen führen. In den meisten Fällen ist aber ein Projektstart aufgrund des Projektüberhangs und der fehlenden Ressourcen ohnehin erst nach 2025 realistisch.

Zusammenfassend halten wir fest, dass aufgrund der kontroversen Haltungen und Diskussionen eine Versachlichung notwendig ist. Die Erarbeitung eines Planungsberichtes wird deshalb

unterstützt. Ausserdem kann mit der Behandlung der Motion der aufgezeigte Umgang mit hängigen Gesuchen für Tempo 30 auf Kantonsstrassenabschnitten bestätigt und den Gemeinden kommuniziert werden. Die geforderte Sistierung dagegen lässt sich rechtlich nicht vertreten. Im Sinn dieser Ausführungen beantragen wir Ihnen, die Motion teilweise erheblich zu erklären.