

Herzlich willkommen

A large, white, stylized '30' speed limit sign is painted on a dark asphalt surface. The sign is positioned in the lower right quadrant of the image, below the main title. The background of the entire image is a close-up of asphalt with some shadows and light patches.

*Informationsveranstaltung zur Vernehmlassung
Planungsbericht Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen
innerorts vom 26. März 2024*

Vernehmlassung Planungsbericht Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

Patrick Abegg, Bereich Politik und Strategie – Mobilität

Oliver Cometto, Teamleiter Verkehrssicherheit

Inhalt

- Ausgangslage
- Rechtsgrundlagen
- Wirkungen von Tempo 30
- Entscheidungskriterien
- Ausblick
- Fragen

Ausgangslage

- [M 1079](#) - Motion Dubach Georg und Mit. über einen Planungsbericht mit einer Auslegeordnung über die rechtlichen Grundlagen, die tatsächlichen Auswirkungen und die künftige Praxis zur Bewilligung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptstrassen im Kanton Luzern.
- Volksinitiative «Tempo50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts» der SVP Kanton Luzern mit folgendem Begehren auf Erlass eines Gesetzes in der Form einer allgemeinen Anregung: «Der Kantonsrat wird beauftragt, gesetzliche Grundlagen für Massnahmen zu erlassen, um die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Ortschaften auf den verkehrorientierten Strassen, die Hauptverkehrsachsen sind, beizubehalten und zu begünstigen».

Rechtsgrundlagen – Voraussetzungen

- Innerorts gilt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.
- Möglichen Gründe für ein Abweichen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten sind abschliessend im Strassenverkehrsgesetz ([SVG](#)) aufgezählt:
 - Verkehrssicherheit
 - Schutz von einzelnen Strassenbenützern
 - Verbesserung des Verkehrsablaufs
 - Verminderung übermässiger Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe)
- Verkehrsmassnahme muss zweck- und verhältnismässig sein und es muss aufgezeigt werden, dass keine andere Massnahme vorzuziehen ist.
- Es ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann .

Rechtsgrundlagen – Strecke vs. Zone

	Höchstgeschwindigkeit Tempo 30	Tempo-30-Zone
Geltungsbereich	Strassenabschnitt	Zone
Strassentyp	Alle Strassen innerorts und ausserorts	nur nicht verkehrorientierte Strassen innerorts Ausnahme: Auf verkehrorientierten Strassen mit Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 und angrenzender Tempo-30-Zone
Rechtliche Voraussetzungen	Art. 108 Abs. 1–4 SSV	Art. 3 Abs. 4 SVG (vgl. Art. 108 Abs. 4bis SSV) Ausnahme: Art. 108 Abs. 1–4 SSV für Einbezug verkehrorientierter Strasse

Fazit Rechtsprechung

Rechtsprechung zu Voraussetzungen für Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen ist umfassend. Folgende Grundsätze können abgeleitet werden:

- Die Interessensabwägungen bei Verkehrsbeschränkungen nach Art. 108 [SSV](#) sind komplex. Der Gestaltungsspielraum der zuständigen Behörden bei der Interessenabwägung ist grundsätzlich erheblich. Ausser dort, wo das Ermessen auf fast null sinkt und geradezu eine Pflicht zur Herabsetzung besteht.
- Die Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit dürfen nur für bestimmte Strassenabschnitte angeordnet werden, nicht aber generell. Wie viele Strecken mit Tempo 30 signalisiert werden, ist jedoch nicht begrenzt.

Wirkungen von Tempo 30

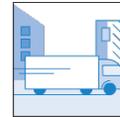
- Auf Basis wissenschaftlicher Grundlagen, Simulationen und Interviews umfassend im Planungsbericht abgehandelt.
- Auf acht [Faktenblättern](#) für die interessierte Öffentlichkeit einfach verständlich festgehalten und grafisch aufbereitet.



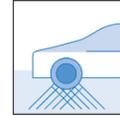
Beispiel Lärmbelastung

- Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h führt zu einer Lärmabnahme um 2 bis 4 Dezibel.
- Bei Tempo 30 steigt der Lärmpegel langsamer an und ausgeprägte Lärmspitzen entfallen.

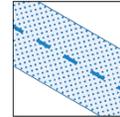
■ Weitere Aspekte:



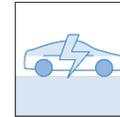
Schwerverkehrsanteil



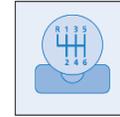
Roll- und Antriebsgeräusch



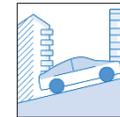
Strassenbelag



E-Auto



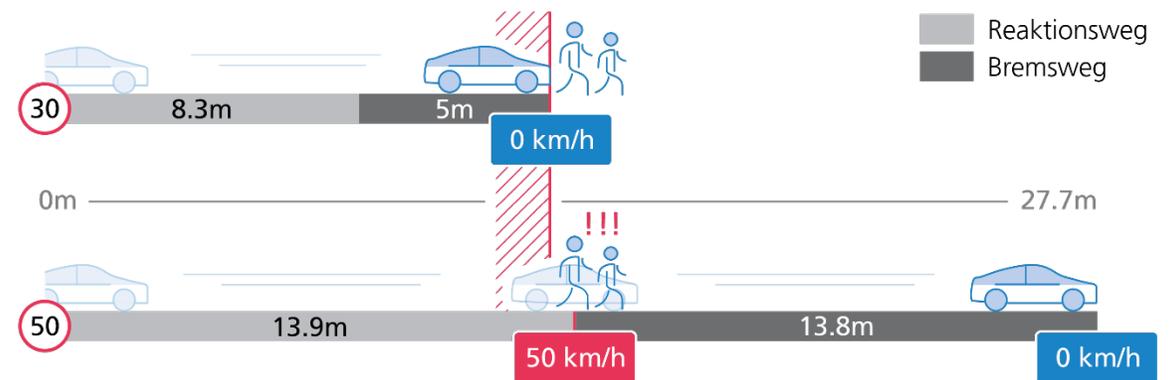
Fahrweise



Steigung

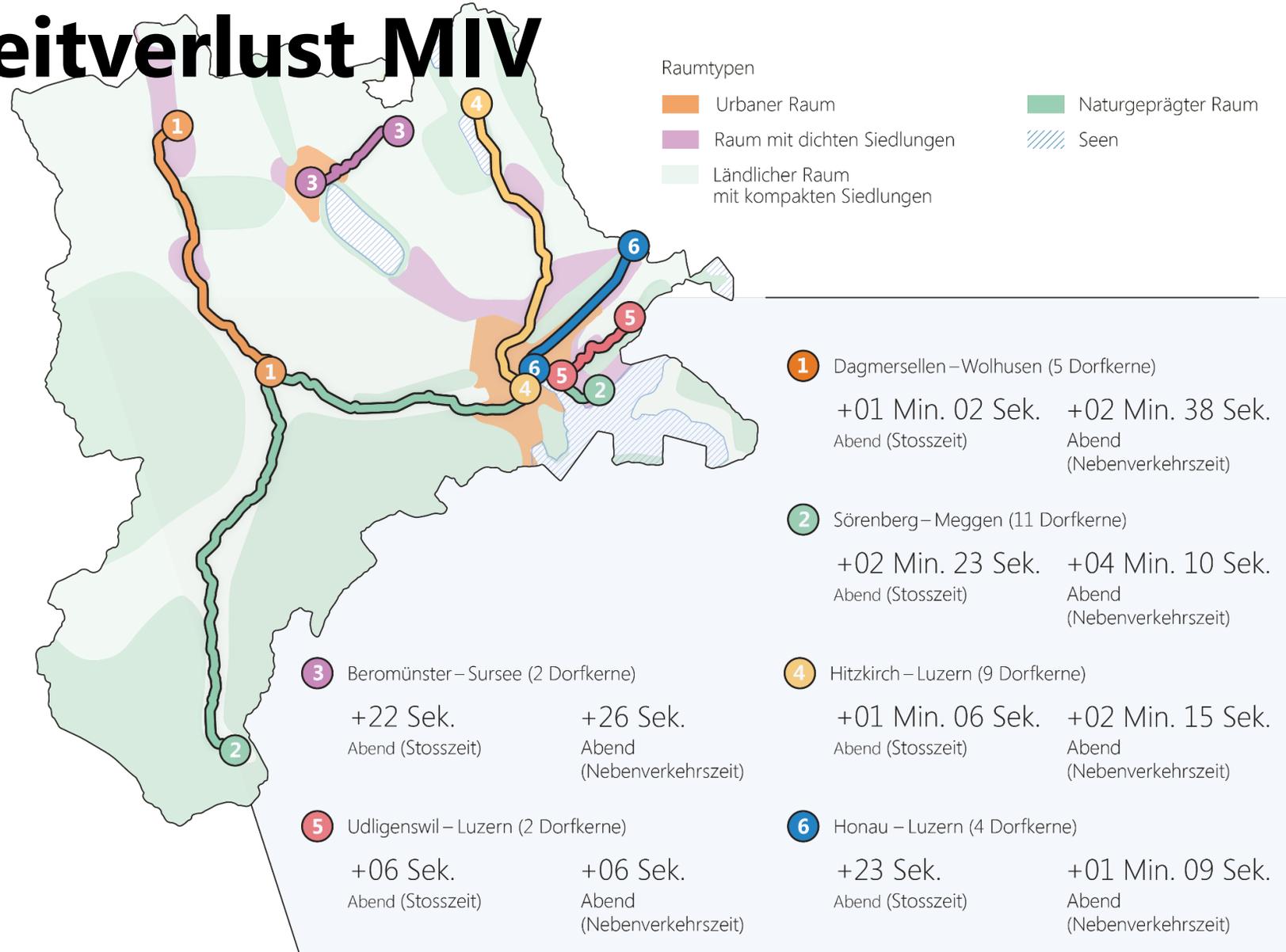
Beispiel Verkehrssicherheit

- Tempo 30 verkürzt den Anhalteweg um rund die Hälfte gegenüber Tempo 50.
- Menschen fühlen sich bei Tempo 30 zu Fuss oder mit dem Velo sicherer.
- Bei tieferem Tempo nimmt die Anzahl schwerer Verletzungen überproportional ab.
- Die Wahrscheinlichkeit, als Fussgänger/in bei einer Kollision zu sterben, sinkt bei Tempo 30 auf unter 10 % (bei Tempo 50 liegt sie bei rund 30 %).



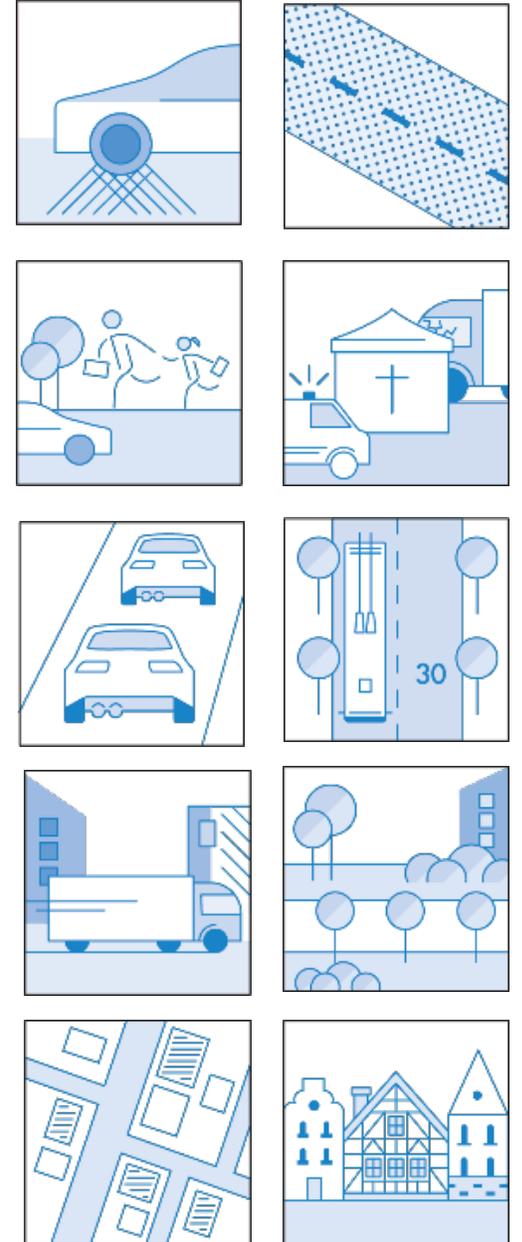
Beispiel Reisezeitverlust MIV

- Angenommen es gälte Tempo 30 in allen Ortskernen auf verkehrsorientierten Strassen ist der MIV – abhängig der Strecke – zu Stosszeiten etwa 2 bis 6 % länger unterwegs.
- Nachts beispielsweise ist der Effekt von Tempo 30 etwas grösser: Die Reisezeit verlängert sich um 5 bis 7 %.



Entscheidungskriterien

- Einzelfallbeurteilung mit zehn Kriterien:
 - Lärmbelastung Tag
 - Lärmbelastung Nacht
 - Objektive Verkehrssicherheit
 - Subjektive Verkehrssicherheit
 - Reisezeitverlust MIV
 - Auswirkungen auf den öV
 - Funktion der Strasse
 - Wohn- und Aufenthaltsqualität
 - Lokale Akzeptanz Gemeinde
 - Regionale Akzeptanz



Beispiel Lärmbelastung Tag

- Die Betroffenheit wird mit der Anzahl von Lärm betroffener Personen (Lärmbelastung über dem zulässigen Immissionsgrenzwert) auf dem betrachteten Streckenabschnitt bewertet. Dabei werden die im Mittel zwischen 6–22 Uhr anwesenden Personen abgeschätzt.

Personen pro 100 Meter Strassenlänge	Punkte
Über 50	5
31-50	4
11-30	3
6-10	2
0-5	1

Wirkung	Punkte
Reduktion Mittelungspegel gleich oder grösser 3 dBA	4
Reduktion Mittelungspegel zwischen 2 und 2,9 dBA	3
Reduktion Mittelungspegel zwischen 1 und 1,9 dBA	2
Reduktion Mittelungspegel zwischen 0 und 0,9 dBA	1

Beispiel Auswirkungen auf den öV

- Die Auswirkungen einer längeren Reisezeit auf den öV sind sehr unterschiedlich und wurden mit Folgeklassen definiert, welche für die Beurteilung der Veränderung beziehungsweise der Auswirkung auf den öV herangezogen werden.

Fahrten pro Stunde	Punkte
Weniger als 9	5
9-16	4
17-24	3
25-30	2
Mehr als 30	1

Wirkung	Punkte
Keine Folgen oder kein öV auf der Strecke	4
Folgeklasse I	3
Folgeklasse II	2
Folgeklasse III oder IV (grosse Auswirkungen)	1

Weitere Entscheidungskriterien

- Zwei zusätzliche Kriterien abhängig der Situation:
 - Ortsbild
 - Potenzial für Siedlungsentwicklung
- Voraussetzung für Eingabe
 - Alle untergeordneten Zufahrten signalisiert mit Tempo 30
- Beurteilungspraxis
 - Länge der Abschnitte weiterhin möglichst kurz halten

Ausblick

- Informationsveranstaltung vom Dienstag, 26. März 2024
- Vernehmlassung **bis 3. Mai 2024** (insgesamt rund 8 Wochen)
- Auswertung Vernehmlassung
- Verabschiedung Planungsbericht Tempo 30 sowie Botschaft Volksinitiative der SVP zuhanden Kantonsrat im Sommer 2024
- Beratung im Kantonsrat Herbst 2024

Ihre Fragen



Kontakt

Patrick Abegg, Bereich Politik und Strategie – Mobilität

041 228 53 36

patrick.abegg@lu.ch

Oliver Cometto, Teamleiter Verkehrssicherheit

041 318 11 32

oliver.cometto@lu.ch

mobilitaet.lu.ch/tempo30