

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

Teilnehmerangaben:

FDP.Die Liberalen Luzern
FDP.Die Liberalen Luzern
Waldstätterstrasse 5
6003 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

142820

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Würdigung	Allgemeine Würdigung der Vernehmlassungsvorlage	<p>Die FDP, Die Liberalen Luzern dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Vernehmlassung zum Berichtsentwurf Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts Stellung zu nehmen.</p> <p>Aus Sicht der FDP wird mit diesem Planungsbericht eine sachliche Betrachtung sowie eine differenzierte Beurteilung der spezifischen Gegebenheiten für Tempo 30 auf Kantonsstrassen, wie wir diese in der Motion M 1079 gefordert haben, möglich sein.</p> <p>Grundsätzlich ist in diesem Planungsbericht eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit als taugliches Instrument erkennbar. Gemäss diesem umfangreichen Bericht kann es Gründe geben, in Ausnahmefällen Tempo 30 auf Kantonsstrassen einzuführen. Jedoch darf aus unserer Sicht eine Tempo-30-Regelung auf Hauptstrassen innerorts weiterhin nur in Ausnahmefällen gewährt werden. Dabei verlangt die FDP, dass die Anwendung der aufgeführten Kriterien zur Prüfung der Verhältnismässigkeit in jedem Fall berücksichtigt und diese einfach und praktikabel beurteilt werden müssen.</p> <p>Eine Anordnung von Tempo 30 darf nur gestützt auf eine fundierte Prüfung, ausschliesslich auf kurzen Streckenabschnitten und nur in stark frequentierten Ortsteilen erfolgen. Dabei müssen die Verkehrssicherheitsaspekte im Vordergrund stehen und eine Ausnahmebewilligung nur auf Antrag einer Gemeinde geprüft bzw. umgesetzt werden.</p> <p>Wir bitten Sie höflich, unsere Überlegungen bei der Anpassung der Botschaft an den Kantonsrat zu berücksichtigen.</p>	
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3 Wirkungen von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen	Zusätzlich ist die Wirkungen einer temporären Lichtsignalanlage zu prüfen.	Aus unserer Sicht fehlt die Beurteilung für eine temporären Lichtsignalanlage, welche eine Temporeduktion nur in Zeit des Stossverkehrs; Hauptverkehrszeit, Rushhour, usw. das Tempo von 50 auf 30 Km/h verlangt. Dabei stellt sich insbesondere die Frage, welchen Einfluss eine individuelle Lichtsignaltechnik haben kann.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.3.2 Milizfeuerwehr	Dieser Satz auf Seite 18 ist zu streichen. Insbesondere in Ortskernen ist schon heute das Verkehrsaufkommen besonders in den Tagespitzen massgebend für die Fahrzeit und weniger die signalisierte Höchstgeschwindigkeit, was dazu führt, dass Milizfeuerwehrangehörige bereits heute zunehmend mit dem Fahrrad einrücken.	Wir teilen die Meinung, dass für Angehörige der Milizfeuerwehren keine Sonderregelung nötig ist. Die Begründung dafür, dass Milizfeuerwehrangehörige bei hohem Verkehrsaufkommen zunehmend mit dem Fahrrad einrücken, ist aus unserer Sicht, zumindest in den Landregionen nicht korrekt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.5 Strassenhierarchie und Verkehrsverlagerungen	Im Bericht wird erwähnt, dass bisherige Erfahrungen zeigen, dass es bei einer Umsetzung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts zu keinem nennenswerten Schleichverkehr in den umliegenden Quartieren kommt und sich die Verkehrsbelastungen vor und nach Einführung von Tempo 30 nicht massgeblich unterscheiden. Wir beantragen, dass die Quelle dieser Erfahrungen aufgeführt wird.	Da der Planungsbericht einer Versachlichung der Diskussion zu Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts dienen soll, ist die transparente Aufführung der Quelle dieser bisherigen Erfahrungen aus unserer Sicht wichtig.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.12 Übergeordnete Netzbetrachtung	Im Planungsbericht soll zusätzlich aufgezeigt werden, welche Gewichtung die Netzbetrachtung bei Tempo-30-Gesuchen haben wird.	Die Netzbetrachtung wird als eine übergeordnete Fragestellung beschrieben, welche nicht im Rahmen der aufgeführten Kriterien beurteilt werden kann. Entsprechend muss aufgezeigt werden, welcher Einfluss die Massnahmen haben werden und ab wann die Auswirkungen von Tempo-30-Abschnitten auf einer intensiv genutzten Hauptstrasse nicht mehr als verhältnismässig beurteilt werden.