

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

Teilnehmerangaben:

Einwohnergemeinde Reiden
Grossmatte 1
Postfach 263
6260 Reiden

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

143805

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Würdigung		Keine Antwort	Keine Antwort
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2.1 Strassentypisierung	Zusätzlich zur Auflistung der Strassentypen nach VSS-Norm, respektive der Begriffsdefinitionen, müssen Schwerverkehrsrouten namentlich genannt werden. Diese sind im gesamten Vernehmlassungsentwurf in keinem Kapitel explizit genannt oder eingeordnet.	Schwerverkehrsrouten befinden sich grundsätzlich auf Kantonsstrassen. Tempo 30-Regime mit allfälligen baulichen Massnahmen zu Beginn oder im Ausgangsbereich der Geschwindigkeitsänderungen können Auswirkungen auf die festgelegten Schwerverkehrsrouten haben. Diese müssen bei Planungen von T30-Bereichen berücksichtigt werden. Ebenfalls weitere Umsetzungen wie Mehrzweckstreifen oder Kernfahrbahnen innerhalb neuer Temporegime können diesbezüglich Auswirkungen haben.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.1 Fahrbahnbreiten	Die verminderte Fahrbahnbreite kann nicht partout mit der Reduktion der Geschwindigkeit hergeleitet werden. Hierbei können beispielweise Kernfahrbahnen oder Mehrzweckstreifen zu einer anders definierten Mindestbreite führen, gestützt auf die Vorgaben der VSS-Norm.	Anderer Fahrbahntypen haben situativ in der heutigen Zeit Ihre Berechtigung zur Überprüfung innerhalb eines möglichen Tempo 30-Regime, es sind dies unter anderem der Mehrzweckstreifen oder die Kernfahrbahn.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.2 Rechtsvortritt	In Tempo 30-Bereichen nicht geltende Rechtsvortritte infolge untergeordneter Strassen müssen klar baulich oder signaltechnisch ausgewiesen werden. Aus bautechnischer Sicht sind dies primär Gehwege, welche klar durchgehend zur Hauptstrasse als Abgrenzung dienen.	Mit der stetigen Zunahme der Einführung von Tempo 30-Zonen innerhalb der Gemeinden wird das Fahrverhalten innerhalb des Rechtsvortritts gefördert. Diesbezüglich ist zwingend eine klar ersichtliche Abgrenzung innerhalb von nicht geltenden Vortrittsregeln bei untergeordneten Strassen notwendig.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.3 Fussgängerstreifen	Die entsprechenden Situationen müssen jeweils zwingend geprüft werden. Gerade in Bereichen wie auf dem Hauptschulweg, vor Schulhäusern, Kindergärten oder bei Haupteinkaufszentren sollten Fussgängerstreifen aufrechterhalten werden.	Den Schülern jüngerer Alters sowie den Kindergartenschüler wird das Überqueren von Fussgängerstreifen von Beginn an beigebracht. Weiter haben ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen meist Mühe ohne geregelten Übergang die Strasse zu queren. Dies gilt beispielsweise bei Übergängen im Bereich von Einkaufszentren oder dergleichen. Gerade die stark frequentierten Übergänge in den genannten Bereichen haben Ihre Berechtigung bezüglich Erhalt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.4 Horizontale und vertikale Versätze	Bauliche Massnahmen gilt es situativ zu prüfen, damit den Verkehrsteilnehmern der Ein- sowie Ausgangsbereich deutlich veranschaulicht wird. Auch wird die Geschwindigkeit durch eine entsprechende Massnahme automatisch gedrosselt. Die im Bericht genannte Begründung einer Rettungsgasse welche dadurch nicht gebildet werden könnte, ist reine Theorie und kein Hinderungsgrund für allfällige bauliche Massnahmen.	Bauliche Massnahmen sind situativ erforderlich, dienen der Sicherheit und der erforderlichen Einhaltung der Geschwindigkeit, da der Verkehrsteilnehmer diese augenmerklich nicht nur durch die Signalisation oder Markierung erkennt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.1 Reisezeitverlängerung des MIV	Tempo 30-Bereiche sind in deren Länge so festzulegen, dass dadurch nur geringfügige Reisezeitverlängerungen entstehen.	Zu lange Abschnitte von Tempo 30-Bereichen können zu einer ungewollten Verlagerung des Verkehrs führen. Die Länge ist so festzulegen, dass der Verkehrsteilnehmer eine Verlängerung nur geringfügig feststellt. Zudem ist der Bereich der Geschwindigkeitsbegrenzung generell dort anzuwenden, wo heute auch meist aufgrund Verkehrsaufkommen, Anzahl Querungen oder Durchmischung des Verkehrs keine höheren Geschwindigkeiten angebracht sind.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.5 Strassenhierarchie und Verkehrsverlagerungen	Ausweichrouten und mögliche Verkehrsverlagerungen müssen zwingend situativ betrachtet werden.	Besteht für den Verkehrsteilnehmer infolge Einführung eines Tempo 30-Bereichs eine Ausweichmöglichkeit mit entsprechender Zeitersparnis wird diese in der Regel genutzt. Wie in Punkt 3.2.1 in der Begründung erwähnt, ist hierfür die Länge und Lage des neuen Tempo-Regime massgebend.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.3 Potenzial für Umgestaltung des Strassenraums	Die Grünflächengestaltung sollte nebst der Nennung von Bäumen und Grünflächen mit folgenden Punkten zusätzlich ergänzt werden: Grüngestaltung als wichtige Massnahme zur Senkung der Temperaturen im Strassenraum. Förderung der Biodiversität wird auch im Strassenraum betrachtet.	Das Potenzial der Grüngestaltung muss bezüglich den heutigen klimatischen Bedingungen hoch gewichtet werden. Gerade in Tempo-30 Bereichen bieten sich hierfür viele offene Möglichkeiten.