



**Stadt  
Luzern**

Stadtrat

## **Stellungnahme**

zum

### **Postulat 338**

Nico van der Heiden und Yannick Gauch namens der SP/JUSO-Fraktion, Mirjam Landwehr und Martin Abele namens der G/JG-Fraktion sowie Daniel Lütolf und Jules Gut namens der GLP-Fraktion vom 23. Oktober 2019  
(StB 207 vom 1. April 2020)

**Wurde anlässlich  
Ratssitzung vom  
4. Juni 2020  
teilweise überwiesen.**

### **Tempo 30 nachts**

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Mit dem Postulat wird der Stadtrat aufgefordert, sich unter Einbezug der K5-Gemeinden mit dem Kanton über die Möglichkeiten von Tempo 30 nachts auf dem gesamten Stadtgebiet auszutauschen. Ziel müsste sein, auch in Luzern bzw. auf dem Gebiet der K5-Gemeinden, zwischen 22.00 und 6.00 Uhr generell Tempo 30 einzuführen. Dabei nimmt das Postulat Bezug zum Vorgehen der Stadt Lausanne, wo nach einem Pilotversuch nachts generell Tempo 30 eingeführt werden soll.

Zum Inhalt des Postulats sind vorab einige Präzisierungen notwendig. Anders als im Postulat beschrieben, hat die Stadt Lausanne mit dem erwähnten Pilotversuch Tempo 30 nachts versuchsweise nicht flächig in der gesamten Stadt, sondern lediglich auf zwei ausgesuchten verkehrorientierten Strassenabschnitten getestet. Der Pilotversuch in Lausanne hatte denn auch vor allem das Ziel, Erkenntnisse zu den (Aus-)Wirkungen von Tempo 30 nachts auf verkehrorientierten Strassen zu gewinnen. Entsprechend wird in Lausanne nicht eine definitive Einführung, sondern eine generelle Neueinführung von Tempo 30 nachts diskutiert. Zudem steht die Einführung von Tempo 30 nachts zwar auf einem Grossteil, jedoch nicht auf allen Strassen der Stadt Lausanne zur Debatte. Ausgenommen sind Strassenabschnitte, an welche keine oder kaum Gebäude grenzen sowie einige prioritäre Einfallsachsen.

Ähnliche Pilotversuche wie in der Stadt Lausanne wurden parallel auch in der Stadt Zürich durchgeführt. Die Ergebnisse der Pilotversuche in Lausanne und in Zürich sind grundsätzlich vergleichbar und wenig überraschend. In beiden Fällen konnte die Strassenlärmbelastung durch die Einführung von Tempo 30 nachts wesentlich verringert werden. Aufgrund der langjährigen Erfahrungen mit Tempo 30 auf verkehrorientierten Strassenabschnitten sind die Erkenntnisse aus den Versuchen in Lausanne und Zürich für die Stadt Luzern nicht neu. Sie bestätigen aber die positiven Erfahrungen, welche die Stadt Luzern mit zahlreichen Tempo-30-Regimes auf verkehrorientierten Gemeindestrassen gemacht hat. Denn heute gilt in der Stadt Luzern auf dem Gemeindestrassennetz bis auf wenige Strassenachsen praktisch flächig Tempo 30. Auf den wenigen verbleibenden verkehrorientierten Gemeindestrassenachsen ohne Tempo 30 steht die Prüfung teilweise bereits zur Diskussion, auf der Ruopigenstrasse steht sie sogar kurz vor dem Abschluss.

Gerade im städtischen Gebiet sind Hauptverkehrsstrassen oft multifunktionale Räume mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen und sollten daher ein verträgliches Miteinander und einen sicheren Aufenthalt gewährleisten. Dazu gehört neben dem Schutz vor Strassenlärm insbesondere die Verkehrssicherheit und die Erfüllung gestalterischer und städtebaulicher Kriterien. Gleichzeitig bestehen auch öffentliche Interessen, welche gegen Geschwindigkeitsreduktionen sprechen können. Deshalb ist zur Prüfung und Begründung, ob eine Temporeduktion möglich und sachgerecht ist, aus fachlicher Perspektive eine Interessenabwägung im jeweiligen Einzelfall und im Rahmen der geltenden Verfahren und Vorschriften notwendig.

Gemäss Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) und Lärmschutz-Verordnung (LSV) sind Verkehrsanlagen, die wesentlich zur Überschreitung der massgebenden Strassenlärmimmissionsgrenzwerte beitragen, zu sanieren. Dabei gilt laut USG der Grundsatz, dass Lärm prioritär an der Quelle bekämpft werden soll. In Bundesgerichtsentscheiden zur Thematik wird festgehalten, dass dies nach dem Strassenverkehrsrecht zu erfolgen hat. Es wird grundsätzlich festgestellt, dass Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h auf verkehrorientierten Hauptverkehrsstrassen wirtschaftlich tragbare und wirksame Massnahmen zur Bekämpfung von Strassenlärm sein können. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf verkehrorientierten Strassenabschnitten sind, als Massnahme an der Quelle, im Rahmen von Strassenlärmsanierungen sogar zwingend zu prüfen. In den betreffenden Urteilen hält das Bundesgericht aber auch fest, dass die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit eine einschneidende Massnahme darstellt und daher mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit vereinbar sein muss. Das Bundesgericht verweist auf die notwendigen Verfahren nach Strassenverkehrsrecht, wonach die Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht generell, sondern nur für «bestimmte Strassenstrecken» angeordnet werden können und mittels eines Gutachtens dargelegt werden muss, dass diese Massnahme zur Erreichung der angestrebten Ziele nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Das bedeutet, dass stets eine Einzelfallprüfung erforderlich ist.

Eine generelle, flächige Einführung von Tempo 30, wie das die Stadt Lausanne anstrebt, scheint also von Rechts wegen ausgeschlossen. Diese Einschätzung wird auf Anfrage auch vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) bestätigt. Bei verkehrorientierten Strassen seien immer die einzelnen Streckenabschnitte zu prüfen. Andernfalls sei das Risiko hoch, dass solche Verkehrsanordnungen vor Gericht nur schon aus formalen Gründen nicht standhalten würden.

Anders als die Stadt Lausanne zielt die Stadt Luzern nicht darauf ab, die Wirkung von Tempo 30 auf die Nacht zu beschränken. Sie hat deshalb bisher stets ganztägige Tempo-30-Regimes angestrebt und eingeführt. Zur Forderung, Tempo 30 (nur) nachts einzuführen, bestehen neben den rechtlichen aber auch fachliche Bedenken. Gerade auf verkehrorientierten Strassenabschnitten mit entsprechend stärkeren Verkehrsbelastungen werden Strassenlärmimmissionsgrenzwerte meist nicht nur in der Nacht, sondern auch am Tag überschritten. Zwar sind Lärmimmissionen durch getunte Fahrzeuge vor allem nachts ein Problem, eine Beschränkung von Tempo 30 auf den Zeitraum nachts trägt dem Schutzbedürfnis der Bevölkerung vor dem Strassenlärm aber nicht ausreichend Rechnung. Es besteht eine rechtliche Pflicht, die Massnahme für den ganzen Tag zu prüfen. Aus fachlicher Perspektive kann ergänzt werden, dass Tempo 30 oft auch aus Verkehrssicherheitsgründen eingeführt wird. Gilt die Geschwindigkeitsreduktion nur nachts, kommt der sehr

grosse und wichtige positive Effekt auf die Verkehrssicherheit gerade dann nicht zum Tragen, wenn die grosse Mehrheit der Betroffenen davon profitieren würde. Verkehrsregimes, welche nur zeitlich begrenzt gelten, sind in der Regel zudem weniger gut nachvollziehbar und werden entsprechend schlechter respektiert und eingehalten. Dieser Effekt wurde auch im Rahmen der Pilotversuche in Zürich beobachtet. Regelmässige Kontrollen der signalisierten Höchstgeschwindigkeit erhöhen erfahrungsgemäss deren Einhaltung, bedingen aber ausreichende Ressourcen bei der dafür zuständigen Polizei.

Im Gegensatz zur Waadt hat der Kanton Luzern bzw. die für die abschliessende Beurteilung und auch Entscheidung zuständige kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) Herabsetzungen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen in der Vergangenheit stets konsequent abgelehnt. Entsprechend sind Bemühungen der Stadt zur Einführung von Tempo-30-Regimes auf Kantonsstrassenabschnitten bis anhin erfolglos geblieben. Die Haltung des Kantons hat sich im vergangenen Jahr aber gewandelt. Es wurde erstmals Bereitschaft signalisiert, Anträge zu Tempo 30 auf Kantonsstrassen (in Zentrumsanlagen) zu prüfen. Die Umwelt- und Mobilitätsdirektion der Stadt Luzern hat deshalb noch vor Ende 2019 beim zuständigen Regierungsrat des Kantons einen Antrag zur Einführung eines ersten Tempo-30-Regimes auf einer städtischen Kantonsstrasse eingereicht. Es handelt sich dabei um die Bernstrasse. Weitere Anträge zu Tempo 30 auf Kantonsstrassenabschnitten wurden angekündigt. Die Stadt nimmt dabei eine Priorisierung nach Dringlichkeit vor und prüft Eignung und Notwendigkeit jeweils vorab. Die Anträge werden zudem möglichst mit Bau- und Sanierungsprojekten gekoppelt. Die Anliegen der Stadt zur Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassenabschnitten wurden durch die K5-Gemeinden im Rahmen der K5-Mobilität besprochen, und sie werden grundsätzlich durch LuzernPlus unterstützt.

Seit der Kanton mit der Aufgaben- und Finanzreform (AFR) auch Änderungen an den Kompetenzen zum Erlass von Verkehrsanordnungen vorgenommen hat, liegt die Signalisationshoheit für Gemeindestrassen 1. Klasse seit Anfang 2020 nicht mehr bei der Stadt, sondern ebenfalls beim Kanton bzw. der Dienststelle vif. Für Gemeindestrassen 1. Klasse gelten seither bezüglich des Bewilligungsverfahrens somit dieselben Voraussetzungen wie für Kantonsstrassen.

Fazit: Der Stadtrat von Luzern erachtet die Einführung von Tempo 30 grundsätzlich als geeignete, kostengünstige sowie effiziente und effektive Massnahme, die rasch zu einer spürbaren Verbesserung der Lärmsituation und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit in den betroffenen Gebieten führt. Der Stadtrat will und kann sich aus den in dieser Stellungnahme erläuterten Gründen aber nicht für eine generelle und somit flächige Einführung von Tempo 30 in der Stadt Luzern stark machen, welche nur nachts gelten soll. Der Stadtrat intensiviert jedoch seine Bemühungen, auf verkehrorientierten Strassen mit Überschreitungen der Strassenlärmmmissionsgrenzwerte und/oder Verkehrssicherheitsdefiziten Herabsetzungen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu erwirken. Voraussetzung dafür ist, dass sich Tempo 30 fachlich und rechtlich aufdrängt. Das heisst, dass die vorab vorzunehmenden Überprüfungen die Zweck- und Verhältnismässigkeit sowie die Notwendigkeit im Einzelfall bestätigen. Wie im Postulat gefordert, soll dies wie bisher

auch gemeinsam mit den K5-Gemeinden geschehen. Mit dem Kanton sollen möglichst einvernehmliche Lösungen gefunden werden. Lassen sich auf diesem Weg jedoch keine Fortschritte erzielen, muss der Stadtrat den Rechtsweg ernsthaft in Erwägung ziehen. Der Stadtrat nimmt das Postulat in diesem Sinne deshalb teilweise entgegen.

**Der Stadtrat nimmt das Postulat teilweise entgegen.**

Stadtrat von Luzern

