

# kriens

## Beantwortung Interpellation

### Interpellation Erni: Tempo-30-Zone auf der Zumhofstrasse Nr. 115/2022

Eingang

16. Mai 2022

Zuständiges Departement

Bau- und Umweltdepartement



## Beantwortung

### 1. Wurde vorgängig zur Publikation im Kantonsblatt eine öffentliche Vernehmlassung bei den Grundeigentümerschaften durchgeführt?

Bei der vorliegenden Einführung der Tempo-30-Zone handelt es sich nicht um ein Gesetzgebungsverfahren. Deshalb ist keine öffentliche Vernehmlassung durchzuführen. Vielmehr handelt es sich um eine Verfügung (Verkehrsordnung), welche mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde beim Kantonsgericht anfechtbar ist.

Im Übrigen wurden die Anwohner und die Grundeigentümer vor der Publikation im Kantonsblatt mit Brief darüber informiert und auf der Plattform mitreden-kriens.ch konnten sie dazu Stellung nehmen.

Im Jahr 2018 wurde bei der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts (GVKK) der Stadt Kriens, welches u.a. die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Zumhofstrasse vorsieht, ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt.

Das behördenverbindliche GVKK hält zum Zielbild der Tempo-30- und Begegnungszonen folgendes fest: «Als Standard sollen in den Wohngebieten flächendeckend Tempo-30-Zonen eingeführt werden. Für einzelne Strassenabschnitte wurde auf Wunsch der Verkehrskommission die Eignung für Tempo-30 geprüft.» U.a. wurde die Zumhofstrasse (Massnahme M-6, mittlere Priorität) als für Tempo-30 Zone geeignet beurteilt.

### 2. Warum wurde ein Mitwirkungsverfahren für die AnwohnerInnen nicht vor der Auflage, sondern während dem gemacht?

Das Gesetz sieht kein «Mitwirkungsverfahren», sondern die Publikation der Verfügung im Kantonsblatt mit Beschwerdemöglichkeit vor. Aus diesem Grund wurde weder vor noch während der Auflage ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt.

Die gesetzlichen Grundlagen für Tempo-30-Zonen sind folgende:

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)
- Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; 741.21)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3)

Strassenverkehrsgesetz SVG  
Art. 32 Abs. 3 Geschwindigkeit

*Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden.*

Signalisationsverordnung SSV

*Art. 108 Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (diese sind 50; 80, 120km/h)*

<sup>1</sup> Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.

<sup>4</sup> Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann

Die Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit ist gemäss Vorstehendem demnach ein gutachterlicher Akt. Dabei geht es um Fragen der Verkehrssicherheit, welche nach dem Stand der Technik und in Würdigung von anderen Themen gutachterlich beurteilt werden müssen und nicht von jedermann verhandelbar sind.

### **3. Gab es eine öffentliche Auflage der Massnahmen nach Strassengesetz, womit ein rechtliches Gehör mit Einsprachemöglichkeit bestanden hat?**

Das Strassengesetz vom 21. März 1995 (StrG; SRL 755) ist vorliegend nicht anwendbar, da kein Strassenbauprojekt vorliegt.

Die geplante Tempo-30-Zone wird mittels Markierungs- und Signalisations-Massnahmen nach SSV öffentlich aufgelegt und im Kantonsblatt publiziert. Das rechtliche Gehör wurde gewährt durch die Beschwerdemöglichkeit gegen diese Verkehrsanordnung. Von dieser Möglichkeit wurde auch Gebrauch gemacht: Eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen die Verkehrsanordnung ist zurzeit beim Kantonsgericht hängig.

Ein Strassenbauprojekt wäre eine mögliche, aber sehr kostenintensive Umsetzung der Tempo-30 Zone gewesen. Ein solches Strassenbauprojekt umfasst bauliche Anpassungen wie der Bau von Ausbuchtungen, das Setzen von Bäumen, die Verschiebung von Parkplätzen, Adaption der Strassenentwässerung oder auch Rückbau. Entwürfe für ein Strassenbauprojekt mit Kosten von über einer Million Franken lagen vor, wurden aber im Bestreben um eine kosteneffiziente Umsetzung verworfen.

### **4. Wenn nicht: Weshalb wurde auf die öffentliche Auflage verzichtet?**

Siehe Antwort 3.

Wie erwähnt liegt kein Strassenbauprojekt nach § 67 StrG vor.

Nur falls bauliche Massnahmen realisiert würden, braucht es für diese eine öffentliche Auflage nach StrG. So kommt es bei Strassenbauvorhaben mit baulichen Änderungen oft vor, dass das Strassenprojekt nach StrG öffentlich aufgelegt und bewilligt werden muss und parallel dazu die Signalisierung und Markierung in einem separaten Verfahren nach SSV angeordnet wird (mit Beschwerdemöglichkeit nur gegen diese Verkehrsanordnung).

### **5. Welche Rückmeldungen wurden aus der Bevölkerung bisher aufgenommen?**

Sämtliche Rückmeldungen wurden aufgenommen und gesammelt.

Bei den Rückmeldungen ging es um folgenden Themenbereiche:

Die seitlichen Fahrbahneinengungen mit Markierungspfosten (weich, flexibel), Fragen zum Verfahren, Nahtstellen zu Privatstrassen.

Diese Rückmeldungen werden in der weiteren Planung und Umsetzung so weit als möglich im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und Normen berücksichtigt.

Neben wertungsfreien Anregungen, Hinweisen zur Umsetzung oder ablehnenden Rückmeldungen wurden ebenso auch positive Rückmeldungen entgegengenommen.

### **6. Auf welchen weiteren Strassen ist eine Realisierung einer Tempo-30-Zone angedacht?**

Die Realisierung von Tempo-30-Zonen richtet sich nach der Priorisierung der Massnahmen nach GVKK. Die Priorisierung erfolgt aufgrund von Kriterien wie Effekte Gesamtnetz, Sicherheit, Wohnqualität (Lärmschutz), der Kosteneffektivität und zusammenhän-

gende Massnahmen und Projekt (Kanton und Dritte) . Die Investitionen sollen dort getätigt werden, wo das Kosten – Nutzenverhältnis am wirksamsten ist.

Zurzeit in Bearbeitung sind: Zumhofstrasse (M-6, VS-5), Gemeindehausstrasse und Bergstrasse (M-7).

Die Priorisierung der Massnahmen zeigt die Massnahme M-9 (Schattenberg und Himmelrich) vom GVKK.

Die geplanten Massnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit können dem GVKK entnommen werden.

Weiter stehen seit mehreren Jahren die Lärmsanierung von verschiedenen Gemeindestrassen an (vgl. [Antwort Interpellation 285/2020 Stofer: «Stand der Strassenlärmsanierung 30 Jahre nach Inkraftsetzung der Lärmschutz-Verordnung»](#)). Um die gesetzlichen vorgeschriebenen Werte für den Lärmschutz zu erreichen sehen verschiedenen Lärmsanierungsprojekte Tempo-30 als günstige Massnahme an der Quelle vor. Damit werden teure Lärmschutzmassnahmen wie Lärmschutzwände oder den Einbau von Lärmschutzfenstern zu Lasten der Stadt Kriens obsolet.

#### **7. Wäre der Stadtrat bereit, aufgrund der aktuellen finanziellen Ausgangslage die Umsetzung der Tempo-30-Massnahmen aufzuschieben und die Prioritäten zu überdenken?**

Trotz der finanziell angespannten Lage hat der Stadtrat den Auftrag (AF) den gesetzlichen Verpflichtungen nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene zu entsprechen. Diese Vorgaben sind vielfältig und weisen der Stadt Kriens unter anderem als verantwortliche Betreiberin der Strassen Pflichten zu deren sicheren Betrieb zu.

Die Umsetzung der Massnahmen aus dem GVKK werden anhand verschiedener Kriterien eruiert. Neben dem Ansinnen den Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit des städtischen Strassennetzes sicherzustellen, werden weitere Bedürfnisse wie Verkehrssicherheit oder Wohnqualität abgewogen und bewertet. Damit sollen trotz knapper Mittel die wichtigsten Massnahmen vorgenommen werden.

Gemessen an den Strassenkilometer der Gemeindestrassen sind die Ausgaben der Stadt Kriens verglichen mit Gemeinden im Kanton Luzern bereits unterdurchschnittlich.

#### **8. Wie plant der Stadtrat die Dringlichkeit der Tempo-30-Massnahmen der Bevölkerung zu kommunizieren, während er in anderen Bereichen einschneidende Sparmassnahmen verhängt?**

Die letzten wesentlichen Veränderungen der signalisierten Geschwindigkeiten auf den öffentlichen Strassen der Stadt Kriens liegen über 20 Jahre zurück (für >60% km der öffentlichen Stadtstrassen mit signalisierten Tempo Reduktionen wurden die Verkehrsanordnungen in den Jahren vor 2003 publiziert). Die Umsetzung von GVKK-Massnahmen erfolgt nicht dringlich, sondern wird nach den erläuterten Kriterien priorisiert und im Rahmen der zur Verfügung gestellten und über den Aufgaben und Finanzplan budgetierten Mittel umgesetzt. Dies immer mit dem Ziel die finanziellen Mittel mit dem grösstmöglichen Effekt einzusetzen.

Die Erfüllung der verfassungsrechtlichen (§11, Abs. 1, lit g der Verfassung des Kantons Luzern) und gesetzlichen (§2 Strassengesetz des Kantons Luzern, Art. 7 Strassenreglement der Stadt Kriens) Pflichten im Strassen- und Verkehrswesen gehört zu den Grundaufgaben einer Gemeinde. Die Erfüllung dieser Aufgabe orientiert sich an fachlichen Kriterien. Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen erfolgt pragmatisch.

In der Erfüllung des gesetzlichen Lärmschutzes können Tempo-30-Massnahmen andere kostenintensive Lärmschutzmassnahmen obsolet machen.