

## Angaben zur Stellungnahme

**Thematik:**

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

**Teilnehmerangaben:**

LuzernPlus  
Hauptstrasse 40  
«Frohburg»  
6015 Luzern

**Kontaktangaben:**

Kanton Luzern  
Bahnhofstrasse 15  
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: [buwd@lu.ch](mailto:buwd@lu.ch)

Telefon: 041 228 51 55

**Teilnehmeridentifikation:**

145324

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Würdigung	Allgemeine Würdigung der Vernehmlassungsvorlage	Erfasst von: Claudio Andenmatten Der Bericht berücksichtigt die wichtigsten Argumente des stattfindenden Diskurses. Sowohl die Argumente der Befürworter, sowie der Gegner von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen werden aufgegriffen und analysiert. Das Resultat ist ein leserlicher und fachlicher Bericht, welcher den Diskurs sinnvoll ergänzt und die raumplanerische Praxis erleichtern soll. Wir danken für die solide Grundlage.	
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.2 Exemplarische Auswertung MIV Reisezeitänderung	Erfasst von: Claudio Andenmatten Eine Auswertung der Verhaltensanpassung durch Tempo 30 sollte genauer analysiert und einkalkuliert werden.	«Etwaige Einflüsse von Tempo 30 auf den Verkehrsablauf, wie zum Beispiel die Homogenisierung der Geschwindigkeit und / oder anderer Brems- und Beschleunigungsverhalten, werden vernachlässigt.». Dies ist unverständlich, da es sich bei dieser Thematik um ein zentrales Argument der Tempo-30-Befürworter handelt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.2 Exemplarische Auswertung MIV Reisezeitänderung	Erfasst von: Claudio Andenmatten Es sollte eine MIV-Strecke ergänzt werden, welche durch die Stadt Luzern hindurch führt. So sind die Folgen von Tempo 30 für die Stadt- und Agglomerationsbevölkerung besser abzuschätzen.	Berechnung Gesamtreisezeit MIV: Bei den meisten Fahrten, welche mit dem MIV vorgenommen werden, handelt es sich um kürzere Strecken. Zudem führt keine einzige Strecke durch die Stadt Luzern oder den Agglomerationsraum (K5) hindurch, sondern hat diese nur als Quell- oder Zielort. Der Zeitverlust bei einer Durchquerung der Stadt Luzern (als wahrscheinlich längste Tempo-30-Strecke) ist für das Verständnis der Auswirkungen einer Temporeduktion wichtig und im Hinblick auf die Bevölkerungsgrösse der Stadt Luzern und Agglomeration von grossem Interesse.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.4 Exemplarische Auswertung öV-Reisezeitveränderung	Erfasst von: Claudio Andenmatten Es sollte noch eine weitere Buslinie analysiert werden, welche die Region LuzernOst grossflächiger abdeckt.	Berechnung Gesamtreisezeit Buslinien: Mit der Auswahl der Buslinien wird nur ein kleiner Teil des kantonalen Raums abgedeckt. Zudem wird LuzernOst, als wichtige Quell- und Zielregion für Pendler, zu wenig Beachtung geschenkt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.7 Funktion der Strasse	Erfasst von: Claudio Andenmatten Das Kriterium «Funktion der Strasse», genauer «Potenzial Ausweichverkehr» sollte geringer gewichtet werden, da Tempo 30 dabei eine klare Unterrolle spielt.	Die Gefahr von unerwünschten Ausweichverkehr ist laut des Berichts weniger stark von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern vielmehr vom Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz abhängig. Es ist daher unverständlich, wieso das Kriterium «Funktion der Strasse», genauer «Potenzial Ausweichverkehr», gleich gewichtet werden soll, wie die anderen Kriterien.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.13 Entscheidungsgrundlage	Erfasst von: Claudio Andenmatten Es sollte eine Gewichtungsempfehlung durch den Bericht erfolgen.	Gewisse Kriterien sind als weniger stark zu gewichten als andere. Beispielsweise sollte die objektive und subjektive Verkehrssicherheit einen deutlich höheren Stellenwert erhalten als die "Regionale Akzeptanz".