

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

Teilnehmerangaben:

SVP Kanton Luzern
Fraktionssekretariat
Sekretariat / Postfach
6000 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch

Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

142834

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Würdigung	Allgemeine Würdigung der Vernehmlassungsvorlage	<p>Erfasst von: Bernhard Steiner</p> <p>Das Ziel eines kantonalen Planungsberichtes sollte es eigentlich sein eine umfassende und ausgewogene Analyse zu einer Thematik abzufassen in der die wissenschaftlichen Daten sachlich und nüchtern aufgearbeitet werden sollten. Dabei ist zu erwarten, dass die Vor- und Nachteile gleichermaßen möglichst sachlich und ausgewogen dargestellt werden sollten. Es liegt auf der Hand, dass dabei auch das Meinungsspektrum in der ganzen politischen Breite und die unterschiedlichen Haltungen der Stadt- und Landbevölkerung gleichermaßen abgebildet werden. Der vorliegende Planungsbericht Tempo 30 bringt aus Sicht der SVP keine wesentlichen Mehrwerte und neuen Argumente in der Diskussion ob nun auf verkehrsorientierten Strassen innerorts Tempo 30 eingeführt werden darf oder nicht. Die SVP hat die teilweise Erheblichkeitserklärung der Motion M 1079 von Georg Dubach nicht unterstützt. Nun liegt der Planungsbericht vor und die Ausführungen sind sehr einseitig dargelegt und die Schlussfolgerungen der einzelnen Unterkapitel kommen in jedem Fall zum Schluss, dass die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen in jedem Fall gerechtfertigt ist. Mit teilweise recht phantasiervollen, einseitigen und unwissenschaftlichen Argumenten wird in diesem Planungsbericht die offizielle kantonale Rechtfertigung geschaffen, die eine Einführung von Tempo 30 quasi flächendeckend auf allen Innerorts-Strassen des Kantons ermöglichen soll. Um es hier unmissverständlich festzuhalten. Die SVP vertritt hier klar die Meinung, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts grundsätzlich Tempo 50 gelten soll. Auf Nebenstrassen kann Tempo 30 eingeführt werden, wenn die lokalen Behörden dies wünschen. Diese Regelung respektiert die Bedürfnisse der Bevölkerung und widerspricht den Absichten der Regierung flächendeckend Tempo 30 innerorts einzuführen.</p> <p>Zu den Ausführungen in den einzelnen Kapitel nehmen wir anschliessend Stellung. Wir möchten im folgenden aber anmerken, dass die Vernehmlassung in dieser präsentierten Form ausgesprochen lang und ungewöhnlich detailliert ausfällt. Wir beschränken uns dabei jeweils auf die wesentlichen Punkte. Es ist somit durchaus möglich, dass wir nicht zu allen kritischen Punkten Bemerkungen eingeben, um den Rahmen dieser Vernehmlassung überschaubar zu halten.</p>	
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	1 Einleitung	<p>Erfasst von: Bernhard Steiner</p> <p>Die Einleitung ist mit den politischen Argumenten zu ergänzen, die den Nationalrat und Ständerat dazu bewogen haben die Motion des Luzerner Nationalrats Peter Schilliger anzunehmen. Diese Motion fordert, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts grundsätzlich Tempo 50 gelten soll.</p>	<p>Wie in der Einleitung des Vernehmlassungsberichtes ausführlich dargelegt, gilt nach der heutigen Gesetzgebung auf Bundesebene auf Strassen innerorts generell Tempo 50. Das Abweichen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten richtet sich ausschliesslich nach Bundesrecht und ist damit auf dieser Ebene abschliessend geregelt. Mit der Annahme der Motion Schilliger wird die Bundesgesetzgebung entsprechend präzisiert und erschwert die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen wesentlich. Wir bitten Sie deshalb dieser Grundlage ein entsprechendes Gewicht zu geben.</p>
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	1.1 Ausgangslage und Auftrag	<p>Erfasst von: Bernhard Steiner</p> <p>In der Versachlichung der Diskussion zu Tempo 30 innerorts sollten die Argumente der Befürworter und Gegner gleichermaßen dargelegt werden.</p>	<p>Im Wissen, dass die Einführung von Tempo 30 sehr umstritten ist, wäre ein ausgewogener Bericht mit einem kompletten Bild der demokratischen Meinungsbreite unbedingt notwendig gewesen.</p>

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	1.2 Aufbau Planungsbericht	Erfasst von: Bernhard Steiner Der Planungsbericht Tempo 30 bedarf den fachlichen Input einer breiten Vernehmlassung und Mitsprache und die Entscheidungskriterien sollten nicht nur durch eine kleine Verwaltungseinheit wie die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) abschliessend festgelegt werden können.	Die dargestellten Entscheidungskriterien der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) sind zu einseitig und sollten durch die Mitsprache der Gemeinden und Entwicklungsträger breiter abgestützt werden. Die dargestellten Kriterien sind sehr anfällig auf persönlich eingefärbte Interpretationen und erwecken den Verdacht einer gewissen Verwaltungswillkür.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2 Grundlagen	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Grundlagen sind mit der Information und den zugrundeliegenden Argumenten zu ergänzen, dass im März 2024 die Motion des Luzerner Nationalrats Peter Schilliger durch den Nationalrat und Ständerat überwiesen wurde.	Mit grosser Mehrheit in beiden Kammern erteilt das Parlament dem Bundesrat mit der Annahme der Motion Schilliger einen klaren Auftrag: Der gesetzliche Rahmen zur Regelung von Tempo 30 auf Verkehrsintensiven Strassen muss angepasst und präzisiert werden, um die Hierarchie und die Funktionalität des Strassennetzes innerorts und ausserorts zu gewährleisten.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	1.3 Vernehmlassung	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Vernehmlassung zu den einzelnen Kapitel ist zu umfangreich und sollte sich auf die wesentlichen zentralen Punkte beschränken.	Die Vernehmlassung in dieser präsentierten Form ist ausgesprochen lang und ungewöhnlich detailliert. Wir beschränken uns dabei jeweils auf die wesentlichen Punkte. Es ist somit durchaus möglich, dass wir nicht zu allen kritischen Punkten Bemerkungen eingeben, um den Rahmen dieser Vernehmlassung überschaubar zu halten.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2.1 Strassentypisierung	Erfasst von: Bernhard Steiner Keine.	Die Ausführungen zur Typisierung der Strassen scheinen ausführlich und korrekt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2.2 Rechtsgrundlagen	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Verhältnismässigkeitsprüfungen sind auf klaren und nachvollziehbaren Fakten basierend und sollten genauer präzisiert werden.	Wie die Rechtssprechung der Bundesgerichte zeigt, lassen die Verhältnismässigkeitsprüfungen einen breiten Spielraum und hier sollten klare Richtlinien erstellt und präzisiert werden. Auch die Einordnung der Strassenhierarchien und deren Korrelation zu den Verhältnismässigkeitsprüfungen ist eine grosse Blackbox, deren Entscheide je nach Absicht so oder so interpretiert werden können.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	2.3 Kantonale Bestimmungen	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer In diesem Kapitel sollte ausgeführt werden, dass die Kantonale Initiative "Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts" genau diese Bestimmungen zur Beibehaltung und Begünstigung von Tempo 50 präzisieren will.	Die Kantonale Initiative "Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts" fordert kantonale Bestimmungen zur Beibehaltung und Begünstigung von Tempo 50, entsprechend sollte dies in diesem Planungsbericht erwähnt werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3 Wirkungen von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen	Erfasst von: Bernhard Steiner Die negativen und positiven Auswirkungen von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen sollten ausgewogen dargestellt werden.	Die Auswirkungen von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen sind zu einseitig dargestellt und es sollten auch die kritischen Studien und die Anliegen der Gegner von Tempo 30 an Hauptverkehrsachsen aufgenommen und dargestellt werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1 Bauliche Auswirkungen und Auswirkungen auf Vortrittsrechte	Erfasst von: Bernhard Steiner Es sollten die negativen, wie auch die positiven Faktoren der baulichen Auswirkungen gleichermaßen dargestellt werden.	Die baulichen Auswirkungen sind sehr zu Gunsten von Tempo 30 dargestellt und sollten ergänzt werden mit den negativen Auswirkungen. Zum Beispiel hat die Einengung der Fahrbahn deutlich negative Auswirkungen für Schwertransporte oder die Verkehrssicherheit von Velofahrern, die nun dem motorisierten Verkehr sehr nahe kommen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.1 Fahrbahnbreiten	Erfasst von: Bernhard Steiner Die negativen Auswirkungen der engen Fahrbahnbreite auf die Verkehrssicherheit sollte ausgeführt werden.	Die baulichen Auswirkungen sind sehr zu Gunsten von Tempo 30 dargestellt und sollten ergänzt werden mit den negativen Auswirkungen. Zum Beispiel hat die Einengung der Fahrbahn deutlich negative Auswirkungen für Schwertransporte oder die Verkehrssicherheit von Velofahrern, die nun dem motorisierten Verkehr sehr nahe kommen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.2 Rechtsvortritt	Erfasst von: Bernhard Steiner Keine.	Die Ausführungen sind korrekt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.3 Fussgängerstreifen	Erfasst von: Bernhard Steiner Keine.	Die Ausführungen sind korrekt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.1.4 Horizontale und vertikale Versätze	Erfasst von: Bernhard Steiner Auf Horizontal- / Vertikalversätze oder seitliche Einengungen, sowie weiteren Einengungen der Fahrbahnbreite wie beispielsweise durch Busspuren ist zu verzichten.	Horizontal- / Vertikalversätze oder seitliche Einengungen sind nur eine Form der Einschränkung der Fahrbahnbreite. Es sollte hier deshalb auch die Einengung der Fahrbahnbreite wie beispielsweise durch Busspuren ausgeschlossen werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2 Reisezeitverlängerungen	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Methodik der Berechnung der Reisezeitverlängerung sollte hier detailliert ausgeführt werden.	Die Methodik der Berechnung der Reisezeitverlängerung ist nur sehr undurchsichtig und versucht eine Wissenschaftlichkeit darzustellen, die keine ist. Diese Daten sollten nicht aufgrund von Modellrechnungen sondern durch Ergebnisse von empirischen Begleituntersuchungen an Tempo-30-Strecken dargestellt werden. Nur reell gemessene Werte und keine Ergebnisse von Modellrechnungen oder Messungen unter Laborbedingungen sollten hier gebraucht werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.1 Reisezeitverlängerung des MIV	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Methodik der Berechnung der Reisezeitverlängerung sollte hier detailliert ausgeführt werden.	Die Methodik der Berechnung der Reisezeitverlängerung ist nur sehr undurchsichtig und versucht eine Wissenschaftlichkeit darzustellen, die keine ist. Diese Daten sollten nicht aufgrund von Modellrechnungen sondern durch Ergebnisse von empirischen Begleituntersuchungen an Tempo-30-Strecken dargestellt werden. Nur reell gemessene Werte und keine Ergebnisse von Modellrechnungen oder Messungen unter Laborbedingungen sollten hier gebraucht werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.2 Exemplarische Auswertung MIV Reisezeitänderung	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Methodik der Berechnung der Reisezeitverlängerung sollte hier detailliert ausgeführt werden.	Die Methodik der Berechnung der Reisezeitverlängerung ist nur sehr undurchsichtig und versucht eine Wissenschaftlichkeit darzustellen, die keine ist. Diese Daten sollten nicht aufgrund von Modellrechnungen sondern durch Ergebnisse von empirischen Begleituntersuchungen an Tempo-30-Strecken dargestellt werden. Nur reell gemessene Werte und keine Ergebnisse von Modellrechnungen oder Messungen unter Laborbedingungen sollten hier gebraucht werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.3 Betriebsstabilität und Reisezeiten des öV	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Auswirkungen von Tempo 30 auf den Busbetrieb können nur in Realität abgebildet werden. Die Studie der Stadt Zürich sollte ergänzt werden.	Die Auswirkungen von Tempo 30 auf den Busbetrieb können nur in Realität abgebildet werden. Dies zeigen Studien aus der Stadt Zürich, wo die Auswirkungen von Tempo 30 negative Auswirkungen zeigte. Eine Erwähnung dieser Studie wäre angezeigt. Fahrzeitverlängerungen von 1 bis 3 Sekunden pro 100 m führen beim ÖV zu Mehrkosten im Betrieb und die Netzhierarchie bedarf eines ausgeklügelten Temporegimes.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.2.4 Exemplarische Auswertung öV- Reisezeitveränderung	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Auswirkungen von Tempo 30 auf den Busbetrieb können nur in Realität abgebildet werden. Die Studie der Stadt Zürich sollte ergänzt werden.	Die Auswirkungen von Tempo 30 auf den Busbetrieb können nur in Realität abgebildet werden. Dies zeigen Studien aus der Stadt Zürich, wo die Auswirkungen von Tempo 30 negative Auswirkungen zeigte. Eine Erwähnung dieser Studie wäre angezeigt. Fahrzeitverlängerungen von 1 bis 3 Sekunden pro 100 m führen beim ÖV zu Mehrkosten im Betrieb und die Netzhierarchie bedarf eines ausgeklügelten Temporegimes.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.3 Blaulichtorganisationen	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Behauptung "Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts hat keine negativen Einflüsse auf Blaulichtorganisationen" ist zu korrigieren.	Schmalere Tempo 30-Fahrbahnen lassen kaum eine Notfallgasse zu. Dosierrampen und langsam fahrende Fahrzeugkolonnen haben bewiesenermassen einen negativen Einfluss auf die Fahrzeiten der Blaulichtorganisationen. Dies sollte auch offen so ausgeführt werden oder die wissenschaftliche Studie zitiert werden, die diese Aussage belegt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.3.1 Allgemeines	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Behauptung "Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts hat keine negativen Einflüsse auf Blaulichtorganisationen" ist zu korrigieren.	Schmalere Tempo 30 Fahrbahnen lassen kaum eine Notfallgasse zu. Dosierrampen und langsam fahrende Fahrzeugkolonnen haben bewiesenermassen einen negativen Einfluss auf die Fahrzeiten der Blaulichtorganisationen. Dies sollte auch offen so ausgeführt werden oder die wissenschaftliche Studie zitiert werden, die diese Aussage belegt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.3.2 Milizfeuerwehr	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Behauptung "Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts hat keine negativen Einflüsse auf Blaulichtorganisationen" ist zu korrigieren.	Schmalere Tempo 30 Fahrbahnen lassen kaum eine Notfallgasse zu. Dosierrampen und langsam fahrende Fahrzeugkolonnen haben bewiesenermassen einen negativen Einfluss auf die Fahrzeiten der Blaulichtorganisationen. Dies sollte auch offen so ausgeführt werden oder die wissenschaftliche Studie zitiert werden, die diese Aussage belegt.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.4 Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	Erfasst von: Bernhard Steiner Es sollte in diesem Kapitel klar ausgeführt werden, dass die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und den Verkehrsfluss durchaus negativ sein können.	Die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und den Verkehrsfluss sind bei geraden Strecken gross. Bei Strecken mit Knotenformen, Kreisel, Querverkehrsströmen und Störungen des Verkehrsablaufs sind die Auswirkungen weniger gross, da der Verkehrsfluss weniger unterbrochen wird. Wie richtig ausgeführt wurde gibt es aber nur wenige Studien in der Praxis, so dass die Angaben hier nur spekulativ sind. Dies sollte offen dargestellt werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.5 Strassenhierarchie und Verkehrsverlagerungen	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Das Tempo 30-Regime hat stark negative Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsnetz einer Region/Stadt.	Das Tempo 30-Regime auf einer verkehrsintensiven Strasse führt unweigerlich zu Umgehungsverkehr in der nahen und weiten Nachbarschaft und belastet die Quartiere.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.6 Lärmbelastung	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Tempo 30 bildet eine mögliche Massnahme zur leichten Lärmreduktion von 2 bis 4 dB.	Es ist wohl richtig das das Tempo 30 Regime die Lautstärke des Motor- und Fahrzeuglärms reduziert. Die Reduktion von 2 bis 4 dB ist jedoch unwesentlich, da sie im inneren der Gebäude am Strassenrand kaum wahrgenommen werden dürften.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.6.1 Veränderung der Lärmbelastung	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Abbildung 4 ist sehr tendenziös gehalten und entspricht nicht der Realität. Sie muss angepasst oder gestrichen werden.	Abbildung 4 zeigt eine Grafik, welche aufzeigt, dass ein Motorengeräusch eines Personenwagen bei 50 km/h rund 72 dB beträgt. Dies dürfte klar falsch sein, da bei dieser niedrigen Geschwindigkeit fast der höchste zugelassene Grenzwert für Personenwagen 75 dB(A) angegeben wird.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.6.2 Einflussgrössen auf die Lärmbelastung	Erfasst von: Bernhard Steiner In der Umsetzung sind diese dargestellten Einflussgrössen wesentlich und die Aussagen sollten ausführlicher behandelt werden, da sie für die Einführung von Tempo 30 wesentlich sind.	Die Ausführung der Einflussgrössen ist klar zu kurz gehalten. In vielen Situationen dürften die Ausführungen wesentlich den Entscheid zur Einführung von Tempo 30 beeinflussen. Entsprechend sollten die wesentlichen Grundlagen hier detaillierter dargestellt werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Schwerverkehrsanteil	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Auswirkungen des Schwerverkehrsanteils ist zu kurz gehalten und sollten detaillierter ausgeführt werden. Es fehlt auch die Information über die Lärmauswirkungen von Postautos, ÖV- oder Trolleybussen.	Viele Strassen im Kanton Luzern werden auch vom Schwerverkehr intensiv genutzt und entsprechend sollten die Auswirkungen detaillierter aufgezeigt werden. Zudem gehören auch die Postautos, ÖV- oder Trolleybusse zum Schwerverkehr und dem sollte entsprechend Rechnung getragen werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Roll- und Antriebsgeräusch	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Zusammenhänge von Roll- und Antriebsgeräusch, sowie die Abhängigkeit vom Fahrzeug sollten hier detaillierter ausgeführt werden.	Die Zusammenhänge von Roll- und Antriebsgeräusch sind wesentlich in der Ausarbeitung und theoretischen Kalkulationen der Lärmemissionen. Auch die Abhängigkeit vom Fahrzeug sollten hier detaillierter ausgeführt werden. Am besten könnte man dies anhand von Beispielen erörtern. Ein Beispiel könnte sein: Was sind die Auswirkungen, wenn eine Strasse im Minutentakt von Trolleybussen und motorisierten Bussen befahren wird?
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Strassenbelag	Erfasst von: Bernhard Steiner Der Zusammenhang von Strassenbelag und Lärmemission ist nach Fahrzeugtyp genauer zu quantifizieren und mit einem entsprechenden Preisschild für den teureren, lärmarmen Belag zu versehen.	Es liegt auf der Hand, dass der Strassenbelag die Lärmemissionen mitbestimmt. Die Auswirkungen dürften aber abhängig vom Fahrzeugtyp sein und sollten hier dargestellt werden. Auch sind die lärmarmen Beläge teurer und eine überschlagsmässige Kostenrechnung wäre für den politischen Prozess wesentlich.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Steigung	Erfasst von: Bernhard Steiner Der Einfluss der Steigung auf die Lautstärke sollte in effektiven Zahlenwerten dargestellt werden.	Es gibt Strassenabschnitte, welche über eine längere Distanz ansteigen und hier wären die Auswirkungen auf die Lautstärke in Zahlenwerten hilfreich für den politischen Entscheid und Prozess.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Fahrweise	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Fahrweise wird nicht nur durch den Fahrer selber, sondern durch Verkehrsregelungsmassnahmen wie Rotlichter, Strassenkreuzungen oder Kreisel beeinflusst. Dem sollte in den Ausführungen Rechnung getragen werden.	Es liegt auf der Hand, dass die Fahrweise die Lärmemissionen beeinflusst. Aber auch Verkehrsregelungsmassnahmen (Rotlichter, Kreuzungen, Kreisel, etc.) führen zum Bremsen und Beschleunigen und beeinflussen so auch direkt die Fahrweise der Lenkerinnen und Lenker.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.7 Luftschadstoffemissionen und Treibstoffverbrauch	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Schadstoffemissionen des Fahrzeugverkehrs bis ins Jahr 2050 können nicht glaubwürdig dargelegt werden und auf entsprechende Aussagen über diesen langen Zeithorizont sollte verzichtet werden.	Die Schadstoffemissionen des Fahrzeugverkehrs werden nicht nur durch die Verbrennungsmotoren bestimmt, sondern auch durch andere Faktoren, wie der Abrieb der Pneus und Bremsen. Die Aussage, dass die Schadstoffemissionen bis ins Jahr 2050 sinken werden, ist äusserst kühn und beruht auf keiner wissenschaftlichen Grundlage. Die Anzahl Fahrzeuge steigt aktuell weiter und wie der Prozess in 25 Jahren sich gestalten wird, ist nicht abzusehen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.7 Luftschadstoffemissionen und Treibstoffverbrauch	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Feinstaub- und Partikelbelastung, beispielsweise durch den Abrieb der Pneus und der Bremsen, wird bei einer Zunahme der Fahrzeuge auch entsprechend zunehmen, da auch elektrifizierte Fahrzeuge mit den konventionellen Pneus unterwegs sind und der Pneu-Abrieb bei Elektrofahrzeugen sogar grösser ist. Dies ist in diesem Kapitel ausgewogener darzustellen.	Die Schadstoffemissionen des Fahrzeugverkehrs werden nicht nur durch die Verbrennungsmotoren bestimmt, sondern auch durch andere Faktoren, wie der Abrieb der Pneus und Bremsen. Die Aussage, dass die Schadstoffemissionen bis ins Jahr 2050 sinken werden ist äusserst kühn und beruht auf keiner wissenschaftlichen Grundlage. Die Anzahl Fahrzeuge steigt aktuell weiter und wie der Prozess in 25 Jahren sich gestalten wird, ist nicht abzusehen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.7.1 Veränderung des Treibstoffverbrauchs	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Der Treibstoffverbrauch ist klar abhängig vom Verkehrsfluss und dem verwendeten Verkehrsmittel. Dies sollte im Kapitel ausgeführt werden.	Der Verkehrsfluss bestimmt direkt den Treibstoffverbrauch und dies sollte in diesem Kapitel auch ausgeführt werden: - Abbremsen vor und Beschleunigen nach einem "Tempo 30"-Abschnitt führen zu einer Erhöhung des Treibstoffverbrauches. - Der Rollwiderstand der Pneus und der Luftwiderstand sind abhängig vom eigentlichen Fahrzeug. Hier sollte beispielsweise mit einer Tabelle der Treibstoffverbrauch eines motorisierten Busses oder PKW's dargestellt und plausibilisiert werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.7.2 Veränderung der Luftschadstoffemissionen	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Ausführungen in diesem Kapitel sind unlogisch und sollten korrigiert werden. Es gilt 1) je flüssiger der Verkehr, desto weniger Luftschadstoffemissionen entstehen, unabhängig ob hier Tempo 30 oder 50 besteht. 2) Luftschadstoffemissionen entstehen auch bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, da auch diese Abrieb an den Pneus und Bremsen verursachen.	Das Kapitel macht den Leser etwas stutzig. Einige der Aussagen sind aus unserer Sicht nicht korrekt und stellen die "Tempo 30"-Strasse vorteilhafter dar, als sie ist. Generell gilt doch, dass je flüssiger der Verkehr, desto weniger Luftschadstoffemissionen entstehen, unabhängig ob hier Tempo 30 oder 50 besteht. Die Geschwindigkeitsstreuung ist dort am kleinsten, wo die "Stopp und Go"-Ereignisse am wenigsten häufig vorkommen. Dies sollte so dargestellt werden. Auch hier unterschätzt man den Abrieb der Pneus bei Elektrofahrzeugen oder Trolleybussen. Die Elektrofahrzeuge generieren bei jeder Geschwindigkeitsabnahme eine direkte Bremswirkung der Pneus auf der Strasse, um diese Energie in elektrischen Strom umzuwandeln, der die Batterie lädt. Dies führt zu einem höheren Abrieb!
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.8 Verkehrssicherheit	Erfasst von: Bernhard Steiner Keine.	Die SVP unterstützt prinzipiell das Ziel die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.8.1 Unfallhäufigkeit	Erfasst von: Bernhard Steiner Die dargestellte und konstruierte Korrelation zwischen Unfallhäufigkeit und Bremsweg ist absolut falsch und sollte in getrennten Kapitel aufgearbeitet werden.	Die zitierte Unfallstatistik des Kantons Luzern aus dem Jahr 2022 zeigt klar, dass die Unfälle mit Schwer- und Leichtverletzten innerorts deutlich häufiger sind als ausserorts. Das heisst, dass im Kanton Luzern auf langsam befahrenen Strassen mehr Unfälle passieren als auf Strassen ausserorts. Dies hat weniger mit dem Bremsweg zu tun, der ja ausserorts deutlich länger wäre, als mit der Fahrzeugdichte und Fahrzeugvielfalt. Deshalb sollten die beiden Faktoren getrennt aufgearbeitet werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.8.1 Unfallhäufigkeit	Erfasst von: Bernhard Steiner Zur Verbesserung der Wissenschaftlichkeit der aufgeführten Aussagen des Kapitels sollten entsprechende Quellen zitiert werden.	Der Verfasser des Planungsberichtes gibt am Ende des Kapitels zu, dass der genaue Effekt der Temporeduktion auf die Unfallstatistik nicht mit wissenschaftlichen Daten belegt werden kann.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.8.2 Verletzungsschwere der Beteiligten	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Ausführungen in diesem Kapitel sind tendenziös und nehmen nur Bezug auf Unfälle von Motorfahrzeugen mit Fussgängern oder Velofahrern. Die Unfallstatistik sollte erweitert werden mit den genauen Zahlen der Unfälle des Langsamverkehrs die selbstverschuldet passieren.	Es liegt auf der Hand das Unfälle von PW's gegen Fussgänger bei tieferen Geschwindigkeiten weniger schlimme Auswirkungen haben. Aber die Ausführungen in diesem Kapitel sind tendenziös und nehmen nur Bezug auf Unfälle von Motorfahrzeugen mit Fussgängern oder Velofahrern, was nur die halbe Wahrheit ist. Die Unfallstatistik sollte erweitert werden mit den genauen Zahlen der Unfälle des Langsamverkehrs, die selbstverschuldet passieren. Dies zeigt sich beispielsweise an den sprunghaft gestiegenen Zahlen der verunfallten E-Biker. Die Verkehrsdichte, kann auch beim Langsamverkehr zu schweren Unfällen führen, wenn Radfahrer ohne Helm verunfallen oder vulnerable Personen auf den Trottoirs anfahren.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.8.3 Unfallkosten	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Aussage dieses Kapitels sollte mit statistischen Zahlen belegt werden.	Auch diese Aussagen sind tendenziös. Wie oben beschrieben sind E-Bike-Unfälle im Stadtgebiet sprunghaft gestiegen und teilweise auch mit Todesfolge. Der Planungsbericht verliert an Glaubwürdigkeit, wenn Aussagen ohne die entsprechende statistische Quelle zu nennen erfolgen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.8.4 Subjektive Verkehrssicherheit	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Diese Aussagen dieser theoretischen Abhandlung kann gestrichen werden, da sie kaum Mehrwert ergibt.	Die subjektive Verkehrssicherheit sollte theoretisch auf dem Trottoir am grössten sein. Wenn dann aber Velofahrer in horrendem Tempo die Verkehrsregeln missachten und kreuz und quer über Strassen, Kreuzungen und Trottoirs fahren, gefährden sie die Sicherheit. Das einseitige Bashing der Motorfahrzeuge ist unangebracht, denn in vielen Fällen haben sich auch die Langsamfahrer und Fussgänger nicht an Verkehrsregeln gehalten, die die Verkehrssicherheit ermöglichen sollten.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9 Qualitative Auswirkungen	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die qualitativen Auswirkungen werden schönfärbisch dargestellt und sollten nüchtern und sachlich betrachtet werden.	Die Ausführungen in diesem Kapitel vermissen den Bezug zur Realität. Nehmen wir beispielsweise ein Dorf mit einer "Tempo 30"-Hauptstrasse. Wenn hier an einem Tag 1000 Fahrzeuge durchfahren, dann wird es wohl kaum einen Unterschied in der Wohnqualität geben, da die gleiche Zahl Autos auch bei Tempo 50 durchfährt. Das heisst bei einer hohen Verkehrsdichte werden dauernd Autos hin und her fahren, unabhängig vom Temporegime. Im Gegenteil ist die effektive Zeit, die ein Auto im Blickfeld bleibt, länger, da die Fahrzeiten länger sind.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.1 Wohnqualität	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Quelle der Anwohnerbefragungen sollte genannt werden und ebenso der genaue Standort.	Eine vielbefahrene Strasse wird nie attraktiv sein, unabhängig welches Temporegime gilt. Die genannten Anwohnerbefragungen sind ohne Angabe von Quellen, tendenziös und unwissenschaftlich. Sie dürften wohl in Quartierstrassen gemacht worden sein, die wenig befahren und somit per se einen anderen Charakter haben.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.2 Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Strasse hat primär ihren "Auftrag" als Strasse zu erfüllen	Die Ausführungen in diesem Kapitel sind irritierend. Es geht hier um einen Planungsbericht Tempo 30 auf Strassen und nicht darum den Lebensraum der Menschen in Siedlungen, Dörfern und Städten zu bereichern. Statt die uneingeschränkte Zuwanderung in die Schweiz zu ermöglichen und notgedrungen zahlreiche Flächen mit unmenschlichen Siedlungsbauten zu verbauen, sollte die Siedlungsentwicklung neben den verkehrsintensiven Strassen geplant werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.3 Potenzial für Umgestaltung des Strassenraums	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Strasse hat primär ihren "Auftrag" als Strasse zu erfüllen	Die Ausführungen in diesem Kapitel sind irritierend. Es geht hier um einen Planungsbericht Tempo 30 auf Strassen und nicht darum den Lebensraum der Menschen in Siedlungen, Dörfern und Städten zu bereichern. Statt die uneingeschränkte Zuwanderung in die Schweiz zu ermöglichen und notgedrungen zahlreiche Flächen mit unmenschlichen Siedlungsbauten zu verbauen, sollte die Siedlungsentwicklung neben den verkehrsintensiven Strassen geplant werden.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.4 Ortsbild	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Das Temporegime hat keinen Einfluss auf das Ortsbild.	Die Ausführungen in diesem Kapitel vermissen den Bezug zur Realität. Nehmen wir beispielsweise ein Dorfkern an einer "Tempo 30"-Hauptstrasse. Wenn hier an einem Tag 1000 Fahrzeuge durchfahren, dann wird es wohl kaum einen Unterschied in der Wahrnehmung des Ortsbildes geben, da die gleiche Zahl Autos auch bei Tempo 50 durchfährt. Das heisst, bei einer hohen Verkehrsdichte werden dauernd Autos hin und her fahren, unabhängig vom Temporegime. Im Gegenteil ist die effektive Zeit, wenn ein Auto im Blickfeld ist, länger, da die Fahrzeiten länger sind.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.5 Trennwirkung	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Strasse hat primär ihren "Auftrag" als Strasse zu erfüllen.	Die Begründung der Trennwirkung ist für Quartierstrassen richtig und wichtig. Hingegen sind verkehrsintensive Strassen mit intensivem Verkehrsfluss mit ÖV, MIV und Langsamverkehr nicht dafür geschaffen, um das Queren von Fussgängern an allen möglichen Stellen zu gewährleisten.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.6 Aufenthaltsqualität	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Das Temporegime hat keinen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität.	Die Ausführungen in diesem Kapitel können im Bezug auf Quartierstrassen richtig sein. Wir vermissen aber den Bezug zu verkehrsintensiven Strassen. Nehmen wir beispielsweise eine "Tempo 30"-Hauptstrasse. Wenn hier an einem Tag 1000 Fahrzeuge durchfahren, dann wird es wohl kaum einen Unterschied in der Aufenthaltsqualität geben, da die gleiche Zahl Autos auch bei Tempo 50 durchfährt. Das heisst bei einer hohen Verkehrsdichte werden dauernd Autos hin und her fahren, unabhängig vom Temporegime. Im Gegenteil ist die effektive Zeit, wenn ein Auto im Blickfeld ist, länger, da die Fahrzeiten länger sind.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	3.9.7 Publikumsorientierte Nutzungen	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Strasse hat primär ihren "Auftrag" als Strasse zu erfüllen.	Die Ausführungen in diesem Kapitel sind zu streichen. Verkehrsintensive Strassen haben nicht die Aufgabe den Fussgängern als Aufenthaltsraum zu dienen. Auch hier ist die tendenziöse Ausführung der Argumente sehr stossend und widerspricht der eigentlichen Aufgabe des Planungsbericht, Strassen zu gestalten, die den Verkehrsfluss gut und zweckmässig gewährleisten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4 Entscheidungskriterien	Erfasst von: Bernhard Steiner Die Entscheidungskriterien sollten sich primär auf die Hauptfunktion einer Strasse beschränken, nämlich den sicheren, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Transport ermöglichen.	Diese Strassen sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs auszurichten. Weiterreichende Forderungen wie Klimaschutz oder Wohn- und Aufenthaltsqualität sind in den jeweiligen Planungsberichten der entsprechenden Dienststellen zu verfassen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.1 Aktuelle Praxis	Erfasst von: Bernhard Steiner Die aktuelle Praxis ist zu sistieren, bis über die "Tempo 30"-Initiative abgestimmt wurde und die Leitlinien des Bundes mit der überwiesenen Motion Schilliger festgelegt sind.	Es gilt dem demokratischen Prozess zu folgen und nicht ideologischen Konzepten, die möglicherweise vom Volk nicht getragen werden oder der Bundesgesetzgebung widersprechen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.2 Grundlagen	Erfasst von: Bernhard Steiner Die genauen Beurteilungsmethoden sind zu präzisieren.	Aufgrund der dargelegten Ausführungen ist eine politische Meinungsbildung schwierig, weil die Ausführungen vage und unklar formuliert sind.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.2.1 Beurteilungsmethoden	Erfasst von: Bernhard Steiner Die genauen Beurteilungsmethoden sind zu präzisieren.	Aufgrund der dargelegten Ausführungen ist eine politische Meinungsbildung schwierig, weil die Ausführungen vage und unklar formuliert sind.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Einheitliche Bewertungsmethodik Nationalstrassen (EBEN)	Erfasst von: Bernhard Steiner Die genaue Bewertungsmethodik und deren Wissenschaftlichkeit sind zu präzisieren.	Aufgrund der dargelegten Ausführungen ist eine politische Meinungsbildung schwierig, weil die Ausführungen vage und unklar formuliert sind.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Bundesamt für Umwelt (BAFU)	Erfasst von: Bernhard Steiner Die genaue Bewertungsmethodik und deren Wissenschaftlichkeit sind zu präzisieren.	Aufgrund der dargelegten Ausführungen ist eine politische Meinungsbildung schwierig, weil die Ausführungen vage und unklar formuliert sind.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3 Kriterien und Beurteilung	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.1 Lärmbelastung Tag (06:00–22:00 Uhr)	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.2 Lärmbelastung Nacht (22:00-06:00 Uhr)	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.3 Objektive Verkehrssicherheit (generell)	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.4 Subjektive Verkehrssicherheit (Fuss- und Veloverkehr)	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.5 Reisezeitverlust MIV	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.6 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (öV)	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.7 Funktion der Strasse	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.8 Wohn- und Aufenthaltsqualität	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.9 Lokale Akzeptanz Gemeinde	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.10 Regionale Akzeptanz	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.11 Optionale Kriterien in Abhängigkeit der spezifischen Örtlichkeit	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.12 Übergeordnete Netzbetrachtung	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	4.3.13 Entscheidungsgrundlage	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Kriterien und die Skalierung sind rein arbiträr und schaffen eine Gewichtung, die "Tempo 30"-Strassen als notwendig erscheinen lassen. Das Kapitel ist komplett neu zu überarbeiten.	Die dargelegten Kriterien schaffen mit Absicht eine Skalierung, die verkehrsintensive Strassen scheinbar wohnlicher, sicherer und klimaschützender machen wollen. Dafür wird in der grossen Trickkiste der Pseudowissenschaftlichkeit eine Skalierung geschaffen, die immer zum gleichen Schluss kommen wird, dass Tempo 30 notwendig ist.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	5 Fazit und weiteres Vorgehen	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Der Kriterienkatalog ist zu überarbeiten.	Der Kriterienkatalog ist, wie bereits mehrfach ausgeführt, einseitig gestaltet und absolut arbiträr und willkürlich formuliert. Die eigentliche Funktion von verkehrsintensiven Strassen ist, einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf zu ermöglichen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	5 Fazit und weiteres Vorgehen	Erfasst von: Bernhard Steiner Die aktuelle Praxis ist zu sistieren, bis über die "Tempo 30"-Initiative abgestimmt wurde und die Leitlinien des Bundes mit der überwiesenen Motion Schilliger festgelegt sind.	Es gilt dem demokratischen Prozess zu folgen und nicht ideologischen Konzepten, die möglicherweise vom Volk nicht getragen werden oder der Bundesgesetzgebung widersprechen.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	5 Fazit und weiteres Vorgehen	Erfasst von: Bernhard Steiner Der Satz: "Die Kriterien lehnen sich an die Methode des Bundes an und sind somit in der Praxis erprobt." ist zu streichen.	Der Satz ist zu streichen, da mit der Überweisung der Motion Schilliger der Bundesrahmen neu festgelegt wird und somit die Kriterien noch hängig sind. Die aktuelle Praxis ist somit zu sistieren.
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Reisezeitverlängerungen MIV auf ausgewählten Strecken	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Methodik der Berechnung der Reisezeitverlängerung sollte hier detailliert ausgeführt werden.	Die Methodik der Berechnung der Reisezeitverlängerung ist nur sehr undurchsichtig und versucht eine Wissenschaftlichkeit darzustellen, die keine ist. Diese Daten sollten nicht aufgrund von Modellrechnungen sondern durch Ergebnisse von empirischen Begleituntersuchungen an Tempo-30-Strecken dargestellt werden. Nur reell gemessene Werte, und keine Ergebnisse von Modellrechnungen oder Messungen unter Laborbedingungen, sollten hier gebraucht werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Vernehmlassungsbericht PB Tempo 30	Reisezeitverlängerungen öV auf ausgewählten Buslinien	Erfasst von: Cornelia Birrer-Kirchhofer Die Auswirkungen von Tempo 30 auf den Busbetrieb können nur in Realität abgebildet werden.	Die Auswirkungen von Tempo 30 auf den Busbetrieb können nur in Realität abgebildet werden. Dies zeigen Studien aus der Stadt Zürich, wo die Auswirkungen von Tempo 30 negative Auswirkungen zeigte. Eine Erwähnung dieser Studie wäre angezeigt. Fahrzeitverlängerungen von 1 bis 3 Sekunden pro 100 m führen beim ÖV zu Mehrkosten im Betrieb und die Netzhierarchie bedarf eines ausgeklügelten Temporegimes.