

Art des Vorstosses: Kleine Anfrage

Bitte unterzeichnetes Original dem Ratspräsidium abgeben und zusätzlich mit E-Mail weiterleiten an: staatskanzlei@ow.ch

Tempo 30

Fast zwei Drittel aller schweren Verkehrsunfälle passieren in der Schweiz innerorts. Allein auf Tempo-50-Strecken werden jährlich rund 1900 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schwer verletzt, 80 kommen ums Leben. Mindestens ein Drittel dieser schweren Unfälle liesse sich durch eine konsequentere Einführung von Tempo 30 verhindern – ohne dass der Sicherheitsgewinn zulasten des Verkehrsflusses geht. Die BFU plädiert deshalb für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung. In der Schweiz sind bereits viele Tempo-30-Zonen eingerichtet worden, vor allem auf siedlungs-orientierten Strassen in den Städten. Das grosse Rettungspotenzial ist jedoch noch nicht ausgeschöpft. Um dies zu ändern, müssen aus Sicht der BFU die rechtlichen Hürden für eine Einführung von Tempo 30 reduziert werden. Zudem ist ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung notwendig: Der Fokus darf nicht ausschliesslich auf siedlungsorientierten Strassen liegen, vielmehr müssen – wo es die Verkehrssicherheit erfordert – auch Hauptverkehrsachsen einbezogen werden, die aber vortrittsberechtigt bleiben. Untersuchungen belegen zudem, dass der Sicherheitsgewinn dabei nicht zulasten des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit geht: In aller Regel hat eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit weder einen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstrasse noch muss mit nennenswerten Verkehrsverlagerungen gerechnet werden.

Fragen:

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat ersucht, folgende **Fragen** zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Bedeutung von Tempo 30? Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass sich mit der Einführung von Tempo 30 viele schwere Unfälle vermeiden lassen, das Sicherheitsbedürfnis von Fussgängerinnen und Fussgängern erhöhen sowie die Wohnqualität in Dorfzentren und Quartieren verbessern lassen?
2. Wie viele Gesuche um Tempo 30 wurden bis anhin in OW bewilligt, wie viele abgelehnt?
3. Nach Art. 4 Abs. 2 lit. a kantonales Strassenverkehrsgesetz (GDB 771.1) entscheidet das Sicherheits- und Justizdepartement über die Einführung von Tempo 30, also der Departementvorsteher. Wie ist das diesbezügliche Verfahren und
4. welche Aufgaben kommen dabei der Polizei zu? Welche Rollen spielen kommunale und kantonale Instanzen und Fachstellen? Welche Bedeutung haben Gutachten? Wer hat welche Entscheidungsbefugnisse?

5. Besteht ein Beschwerderecht, wenn ein Gesuch um Einführung von Tempo 30 abgelehnt wird? Wer hat ein Beschwerderecht?

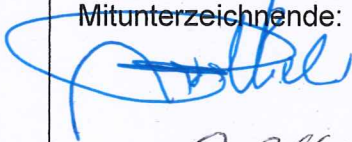
6. In der OZ vom 21. Mai 2021 berichtete die Obwaldner Zeitung über eine Gemeindeversammlung in Alpnach, wo am Schluss Tempo 30 diskutiert wurde. Der Gemeindepräsident erklärte, die Polizei stehe der Einführung von Tempo-30-Zonen relativ kritisch gegenüber. Solche sollten erst dann eingeführt werden, wenn andere Massnahmen nicht reichten. Im Klartext: Die Polizei stelle heute an eine Tempo-30-Zone höhere Anforderungen. Trifft es zu, dass die Polizei der Einführung von Tempo 30 «kritisch», bzw. zurückhaltend bis eher ablehnend gegenübersteht? Wenn ja, warum?

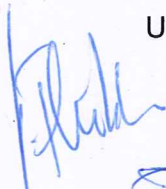
Datum: 25. Juni 2021

Urheber/-in:

Josef Allenbach

Mitunterzeichnende:







E. Karger

A. Allert

A. Schnide

W.

J. Vogler





