



Postulat

25/18 betreffend ein attraktives Ortszentrum für eine eigenständige Gemeinde – Tempo 30 auf der Gerliswilstrasse

Ausgangslage

Das Ortszentrum von Emmenbrücke befindet sich an der Gerliswilstrasse von der Sprengli über den Sonnenplatz bis zur Viscosistadt. Traditionell befanden sich dort viele einheimische Gewerbetreibende. Die Emmerinnen und Emmer konnten früher einen Grossteil ihrer Besorgungen an der Gerliswilstrasse erledigen und an der Gerliswilstrasse flanieren (vgl. Bild Gerliswilstrasse 1939). Viele dieser Emmer TraditionsGeschäfte sind leider im Laufe der Zeit eingegangen. Die Funktionalität eines Ortszentrums zum Flanieren mit lokalem Gewerbe ist in Emmen momentan nur bedingt vorhanden. Die Gerliswilstrasse ist heute kein attraktiver Standort für lokales Gewerbe, die Lärmgrenzwerte werden praktisch flächendeckend und teils sogar die Alarmwerte überschritten (vgl. Anhang 1). Emmerinnen und Emmer klagen immer wieder, dass die Gemeinde über kein Ortszentrum mit attraktiven Treffpunkten für die Bevölkerung verfügt, am Sonntag ist teilweise kaum ein Restaurant oder Café geöffnet. Der Vorplatz vor dem Emmencenter wird von Teilen der Bevölkerung als Emmer Dorfplatz bezeichnet. Der Emmer Bevölkerung fehlt es an öffentlichen Freiräumen, wo sie sich treffen und sich die Wege automatisch kreuzen. Die Gerliswilstrasse soll nicht mehr nur als Verkehrsinfrastruktur, sondern als öffentlicher Raum verstanden werden.



Abbildung 1 Postkarte Gerliswilstrasse 1939 (aus Postkartensammlung Lütolf)

Begründung

Das lokale Gewerbe in Emmen ist auf attraktive Standorte angewiesen, die auch über genügend Kundschaft verfügen. Die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten hat die Gerliswilstrasse immer unattraktiver für Gewerbetreibende gemacht. Ein Ortszentrum mit einem funktionierenden lokalen Gewerbe ist wichtig für die Entwicklung einer eigenständigen Gemeinde. Durch Clustering Effekte profitieren die verschiedenen Gewerbe voneinander. Die Gerliswilstrasse ist momentan zu lärmig und zu wenig attraktiv, um Einkäufe zu erledigen. Mit den neuen Bebauungen zwischen Sonnenplatz und Sprengi wird eine Baulücke geschlossen, ein attraktiver Cluster für lokales Gewerbe von der Sprengi bis hin zur Viscosistadt wäre möglich. Damit würden die neuen Ortsteile Seetalplatz / Viscosistadt mit dem traditionellen Zentrum rund um Gerliswil verbunden werden. Jedoch ist heute das Schlendern an der Strasse aufgrund des Lärms und ein Überqueren der Strasse sehr unattraktiv. Einerseits besteht die Möglichkeit die Attraktivität durch weniger Autos (wie Umfahrung) zu steigern, abgesehen davon dass dies nicht finanzierbar wäre, ist das Gewerbe an der Gerliswilstrasse auf eine gute Zufahrt mit dem MIV und Parkplätze angewiesen. Daher soll der Gemeinderat ein Konzept zur Attraktivierung des Emmenbrücker Ortszentrum erarbeiten. Dabei soll explizit Tempo 30 für den Abschnitt Sprengi-Sonnenplatz-Viscosistadt der Gerliswilstrasse geprüft werden.

Tempo 30

Auf der Gerliswilstrasse verkehrt heute ein DTV (durchschnittlich täglicher Verkehr) von 18'354 Fahrzeugen pro Tag [1]. Die Schwarzenburgstrasse in Köniz wurde bereits vor längerem in eine Tempo 30 Zone umgebaut. Auf dieser Strasse verkehrt ein DTV von 18'200 Fahrzeugen [2], dieses Projekt ist also vergleichbar. Laut der schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure (SVI) ist Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen bis zu einem DTV von 25'000 Fahrzeugen möglich, ab 8'000 muss jedoch ein Mittelstreifen vorhanden sein [3, S. 34]. Im Projekt in Köniz und in anderen Projekten konnten Verbesserungen in den Bereichen Lokaler Handel / Gewerbe, Sicherheit, Lärmschutz und Verkehrsfluss beobachtet werden [4], [5]. Diese Verbesserungen sind im Folgenden kurz erläutert.

Einfluss auf Gewerbe

Im umgestalteten Könizer Zentrum konnten sowohl Veränderung auf Seite der Gewerbetreibenden wie auch auf jener der Kunden beobachtet werden. Die Anzahl der Betriebe ist in allen Bereichen gestiegen. Nicht nur werden mehr Güter des täglichen Bedarfs in Köniz gekauft, auch des aperiodischen Bedarfs und die Nachfrage nach Dienstleistungen hat zugenommen. Einige bestehende Betriebe haben um- oder ausgebaut.

¹ Es wird empfohlen nur in Ausnahmefällen die Temporeduktion auf mehr als 300 - 500 m anzuwenden [3, S. 34], der vorgeschlagene Abschnitt umfasst ungefähr ein Kilometer Strasse, es soll deshalb einerseits überprüft werden ob die Gesamtlänge möglich ist und andererseits welcher Abschnitt am Meisten zu einer Attraktivitätssteigerung beiträgt.

Die Kundschaft im neuen Zentrum erhöht, sowohl aus dem Nahen wie aus den fernen Gemeindebereichen. Der mittlere Einkaufsbetrag ist von CHF 36.00 auf CHF 52.00 gestiegen. Zudem kaufen Kunden aus dem Nahbereich deutlich häufiger zu Fuss ein, aus dem Fernbereich hat sich die Verkehrsmittelwahl hingegen nicht verändert. Die Kunden mit dem Auto geben jedoch 50 % mehr aus als zuvor, dies lässt darauf schliessen, dass das Zentrum attraktiver für Grosseinkäufe geworden ist. [4]

Sicherheit

Neben der Attraktivierung und dem Lärmschutz erhöht Tempo 30 auch die Sicherheit für alle Fussgänger und insbesondere Schulkinder. Der Bremsweg ist bei Tempo 30 mit 21m halb so lang wie jener mit 50 km/h von 42 m [6]. In Köniz konnten die Unfälle um 33 % und die Verletzten um 40 % reduziert werden [3, S. 34]. Somit können die Schulwege für die Kinder wie auch die Sicherheit für die betagten Bewohner erhöht werden[3, S. 90].

Öffentliche Freiräume

Erst durch die Verringerung der Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Langsamverkehr (LV) werden neue Gestaltungsmöglichkeiten für den öffentlichen Raum frei [3]. Abbildung 2 zeigt die Veränderung des Strassenraumes in Köniz, dabei fällt klar auf, dass die Nachher-Situation viel attraktiver zum Aufhalten ist als vorher. Dies beeinflusst das Dorfleben positiv.



Abbildung 2 - Vor- und Nachher in Köniz [7]

Lärmschutz

Das Bundesgericht hat mit dem Urteil vom 20. März 2018 Temporeduktionen aufgrund von Lärmschutz legitimiert. Im ganzen Abschnitt werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, teilweise sogar die Alarmwerte. Eine Lärmsanierung ist in diesem Bereich zwingend notwendig. Bei Tempo 30 reduziert sich die Lärmbelastung gegenüber Tempo 50 um 3 - 4 Dezibel [3, S. 105], [5, S. 14]. Durch den reduzierten Lärm erhöht sich die Aufenthaltsqualität für alle sowie die Wohnqualität für die Anwohner.

Verkehrsfluss

Durch die niedrigere signalisierte Geschwindigkeit wird der Verkehrsfluss homogener, im Beispiel von Köniz hat sich die Fahrzeit durch das Zentrum von etwas über sechs Minuten auf vier Minuten verringert (siehe Abbildung 3). Da in Köniz die Fussgängerstreifen entfernt wurden, haben die Fussgänger das Vortrittsrecht verloren, die Wartezeit hat sich zwar für die Fussgänger leicht erhöht, jedoch konnte die Anzahl der Konflikte reduziert werden [3, S. 33]. Dieselben Beobachtungen konnten auch in Deutschland gemacht werden [5]. Die Kapazität wird durch die Massnahme nicht relevant verändert. Heute blockiert der Fussgängerstreifen am Sonnenplatz vor der UBS teilweise den Verkehr durch einen nahezu unendlichen Fluss von Fussgängern, in der Folge stauen sich die Autos im Kreisel und der ganze Kreisel blockiert was wiederum zu Rückstau auf allen Zufahrtsachsen führt. Mit einem neuen Strassenraum mit Mittelstreifen und ohne Fussgängerstreifen würden sich die Fussgänger nicht auf diesen einen Streifen konzentrieren, folglich könnte damit diese teilweise Blockadesituation entschärft werden. Mit einem besseren Verkehrsfluss und eventuell einer kürzeren Fahrzeit kann gerechnet werden.

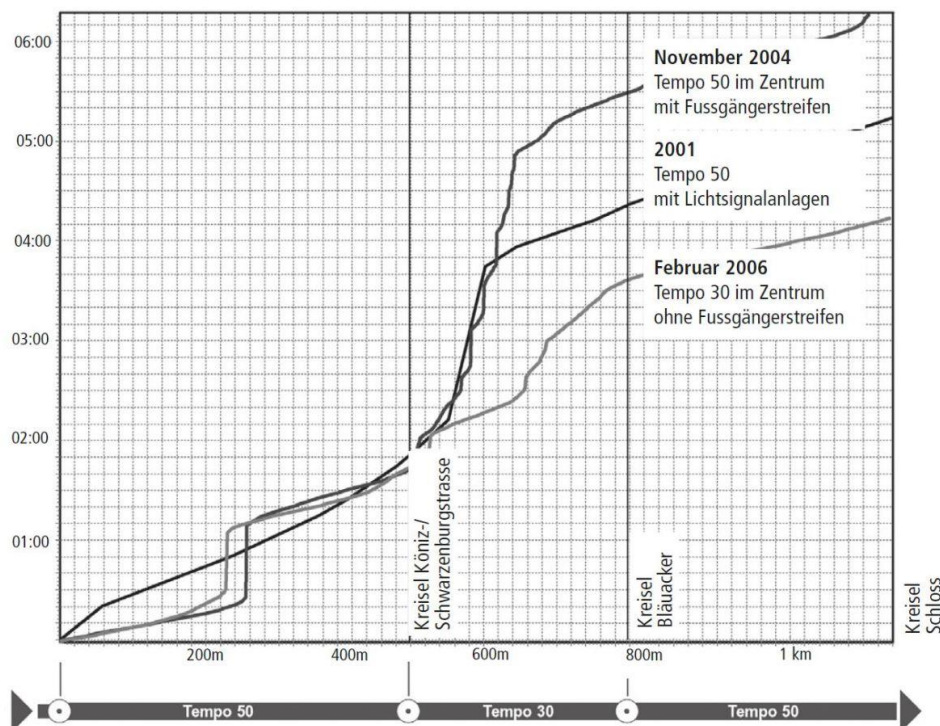


Abbildung 3 – Weg / Zeit Diagramm Schwarzenburgstrasse Köniz [4]

Forderung

Die Unterzeichnenden fordern den Emmer Gemeinderat auf, Tempo 30 im Ortszentrum von Emmenbrücke zu überprüfen.

Emmenbrücke, 4. Mai 2018

Marco Huwiler

Andreas Kappeler

Quellen

- [1] Verkehr und Infrastruktur (VIF), «Verkehrszählung Kanton Luzern», 2017 [Online]. Verfügbar unter: https://vif.lu.ch/-/media/VIF/Dokumente/Mobilitaet/Verkehrszahlen/Strassenverkehrszhlung_LU2016.pdf?la=de-CH
- [2] Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, «Zentrumsentwicklung Köniz» [Online]. Verfügbar unter: https://www.kantonsstrassen.bve.be.ch/kantonsstrassen_bve/de/index/navi/index/realisier-te_strassenbauprojekte.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_BM_Schwarzenburgstrasse_Projekt.pdf
- [3] SVI, Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten. 2015 [Online]. Verfügbar unter: http://www.svi.ch/fileadmin/redaktoren/dokumente/Geschwindigkeit/Tagungsband_online.pdf
- [4] Oberingenieurkreis II und Verkehrsabteilung Köniz, «Zufrieden mit dem neuen Zentrum?», 2010 [Online]. Verfügbar unter: https://www.kantonsstrassen.bve.be.ch/kantonsstrassen_bve/de/index/navi/index/realisier-te_strassenbauprojekte.assetref/dam/documents/BVE/TBA/de/TBA_ST_BM_Schwarzenburgstrasse_Erfolgskontrolle.pdf
- [5] Umweltbundesamt, «Wirkungen von -Tempo 30 an -Hauptverkehrsstraßen», 2016 [Online]. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf
- [6] Verkehrsclub der Schweiz (VCS), «Tempo 30 im Ortszentrum», S. 16, 2002 [Online]. Verfügbar unter: http://www.cerclebruit.ch/studies/vreduktion/0684_6_2_VCS_Tempo30_Ortszentrum.pdf
- [7] Verkehrsteiner, «Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich Köniz Schwarzenburgstrasse / Bläuacker» [Online]. Verfügbar unter: <https://www.google.ch/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjdy42qwsHaAhXKAsAKHUpvCaUQFghKMAk&url=https%3A%2F%2Fwww.zg.ch%2Fbehoerden%2Fbaudirektion%2Ftiefbauamt%2Faktuelle-projekte%2Fumfahrung-cham-huenenberg%2Fb.-oeffentlic>

Anhang

Abbildung 4 - Lärm im Bereich der Gerliswilstrasse Quelle Geoportal des Kanton Luzerns, bearbeitet

