

Vernehmlassungsverfahren

18. Februar 2025

Teilrevision Strassenverkehrsverordnung 2025

Erläuterungen zum Vernehmlassungsentwurf



Zusammenfassung

Am 23. Oktober 2023 erklärte der Kantonsrat die Motion [M 1079](#) von Georg Dubach als teilweise erheblich. Gestützt darauf wurde der Planungsbericht «Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts» ([B 28](#)) erarbeitet, den der Kantonsrat in der Dezember-Session 2024 zustimmend zur Kenntnis nahm. Im Rahmen der Beratung wurden insgesamt elf Bemerkungen überwiesen. Eine davon beauftragt den Regierungsrat eine Teilrevision der Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (Strassenverkehrsverordnung) vom 9. Dezember 1986 (SRL Nr. [777](#)) zu prüfen.

Mit dem Planungsbericht «Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts» ([B 28](#)) wird dargelegt, wie zukünftig mit Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts umgegangen werden soll. Neben den Wirkungen von Tempo 30 zeigt der Bericht auch die Entscheidungskriterien für die zukünftige Beurteilung von neuen Tempo-30-Abschnitten auf. Mit den vom Kantonsrat in der Dezember-Session 2024 überwiesenen Bemerkungen zum Planungsbericht ([B 28](#)) wird der Regierungsrat beauftragt, eine Ergänzung der Strassenverkehrsverordnung zu prüfen, mit welcher die Kriterien für die Anordnung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts gemäss Planungsbericht ([B 28](#)) verankert werden. Im Weiteren soll festgehalten werden, dass die Prüfung von Tempo 30 auf Gesuch von Gemeinden hin oder von Amtes wegen erfolgt und die Verkehrsanordnung mit Begründung veröffentlicht wird. Der Vernehmlassungsentwurf setzt die überwiesene Bemerkung um. Der Bericht enthält die Erläuterungen zum Änderungsentwurf der Strassenverkehrsverordnung.

1 Ausgangslage

Am 23. Oktober 2023 erklärte der Kantonsrat die Motion [M 1079](#) von Georg Dubach als teilweise erheblich. Gestützt darauf hat der Regierungsrat den Planungsbericht «Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts» ([B 28](#)) erarbeitet, der vom Kantonsrat in der Dezember-Session 2024 zustimmend zur Kenntnis genommen wurde. Mit dem Planungsbericht ([B 28](#)) wird dargelegt, wie zukünftig mit Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts umgegangen werden soll. Neben den Wirkungen von Tempo 30 zeigt der Bericht auch die Entscheidungskriterien für die zukünftige Beurteilung von neuen Tempo-30-Abschnitten auf. Die Beurteilungsmethode sieht dabei einen Kriterienkatalog vor. Im Rahmen der Beurteilung werden in einem ersten Schritt die Auswirkungen der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit in Bezug auf die einzelnen Kriterien geprüft. In einem zweiten Schritt wird beurteilt, wie viele Personen pro Kriterium davon betroffen sind. Dabei gibt es pro Kriterium maximal fünf Punkte und für die Betroffenheit maximal vier Punkte zu vergeben, welche anschliessend miteinander multipliziert werden. Je höher die Gesamtpunktzahl ausfällt, desto eher kann ein Gesuch positiv beurteilt werden.

Zusammen mit dem Beschluss zum Planungsbericht [B 28](#) überwies der Kantonsrat elf Bemerkungen an den Regierungsrat. Eine davon beauftragt den Kantonsrat eine Ergänzung der [Strassenverkehrsverordnung](#) zu prüfen:

- Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Anpassung der Strassenverkehrsverordnung zu prüfen, welche die Kriterien gemäss Planungsbericht samt den überwiesenen Bemerkungen für die Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten, die Prüfung von Abweichenden Höchstgeschwindigkeiten auf Gesuch von Gemeinden hin oder von Amtes wegen sowie die Publikation von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten samt einer Begründung in Bezug auf die Kriterien vorsieht (Kapitel 6, Fazit und weiteres Vorgehen).
- Der Kanton zeigt auf, wie er die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Sicherheit und Lärmschutz auf Kantonsstrassen erfüllt. Es gilt aufzuzeigen, wie abgeschlossene Lärmschutzprojekte vom Kanton Luzern überprüft werden, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten (Kapitel 1.1, Ausgangslage und Auftrag).
- Die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr (Güterwirtschafts- und Dienstleistungsverkehr) sind in die Beurteilung der Wirkung von Temporeduktionen mit einzubeziehen (Kapitel 5, Kriterienkatalog).
- Die Fahrbahnbreite innerorts soll so gewählt werden, dass auch auf verkehrsorientierten Strassen mit Tempo 30 das problemlose Kreuzen von LKW's und ÖV-Bussen möglich ist (Kapitel 3.1.1, Fahrbahnbreiten).
- Die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts hat einen negativen Einfluss auf Blaulichtorganisationen und soll beim Bewilligungsverfahren angemessen beachtet werden (Kapitel 3.3, Blaulichtorganisationen).
- Für die Behandlung von Gesuchen der Gemeinden durch die zuständige kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (Vif) ist eine Frist zu definieren (Kapitel 4, Grundlagen Entscheidungskriterien).
- Der Kriterienkatalog soll um zwei weitere Kriterien erweitert werden. Dabei soll erstens beurteilt werden, wie die Strasse innerhalb des Verkehrsnetzes wirkt und wie sie den Verkehrsfluss organisiert und zweitens, welche Rolle sie in Bezug auf den Erschließungsgrad der Region und die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur spielt (Kapitel 5, Kriterienkatalog).

- Der Entscheid, ob einem Gesuch stattgegeben wird oder ob es abgelehnt wird, ist anhand der Kriterien zu begründen. Diese Begründung muss der betroffenen Gemeinde zugänglich gemacht werden (Kapitel 5, Kriterienkatalog).
- Für die Einschätzung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ist folgendes Kriterium zu ergänzen: Zone beinhaltet ein Schulhaus oder Kindergarten (Kapitel 5.4, Subjektive Verkehrssicherheit).
- In urbanen Gebieten mit hoher Siedlungsdichte ist bei der Bewilligungspraxis für Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 die Auswirkung auf den Strassenraum stärker zu gewichten als auf den Hauptverkehrsachsen im ländlichen Raum (Kapitel 5.8, Wohn- und Aufenthaltsqualität).
- Vor der Einführung von permanenten, abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist zu prüfen, ob nicht temporäre Temporeduktionen genügen (Kapitel 5, Kriterienkatalog).

In derselben Session behandelte der Kantonsrat auch die Initiative «Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts» der SVP ([B 29](#)). Diese verlangt gesetzliche Grundlagen für Massnahmen zur Beibehaltung und Begünstigung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts. Damit soll die Einführung neuer Tempo-30-Abschnitte erschwert werden. Die Initiative wurde vom Kantonsrat – ohne Gegenvorschlag – abgelehnt.

Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement hat entsprechend der ersten Bemerkung eine Teilrevision der [Strassenverkehrsverordnung](#) vorbereitet, mit der die aus der Beratung hervorgegangenen Bemerkungen soweit möglich und sachgerecht umgesetzt und auch die Anliegen des Initiativkomitees aufgenommen werden.

2 Die Verordnungsänderung im Einzelnen

§ 22a Absatz 1

Gemäss Artikel 4a Absatz 1a der Verkehrsregelverordnung (VRV) vom 13. November 1962 (SR [741.11](#)) gilt innerorts eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Kantone sind befugt, gestützt auf Artikel 3 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958 (SR [741.01](#)) die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit und damit Tempo 30 zu verfügen (Verkehrsverordnung). Unter welchen Voraussetzungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abgewichen werden kann, ist in Artikel 108 der Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 (SR [741.21](#)) festgelegt.

§§ 17 ff. der [Strassenverkehrsverordnung](#) regeln, welche Behörde für die Anordnung von Tempo 30 – und damit für den Vollzug – zuständig ist. Für Verkehrsanordnungen auf Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse (welche in der Regel auch als verkehrsorientierte Strassen gelten) sowie in deren Verknüpfungsbereich mit anderen Strassen ist die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) zuständig.

Die zuständige Behörde prüft nur auf Gesuch von Gemeinden oder von Amtes wegen, ob Tempo 30 verfügt werden soll. Es ist folglich lediglich auf Gesuche von kommunalen Behörden einzutreten.

Die voraussichtliche Bearbeitungsdauer von Tempo-30-Gesuchen durch die Dienststelle vif, welche in der Regel sechs Monate dauert, wird in geeigneter Weise (z.B. in einem Leitfaden oder auf der Webseite der Dienststelle vif) publik gemacht.

§ 22a Absatz 2

Der zuständigen Behörde kommt bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit der Verkehrsordnung ein Ermessensspielraum zu. Dieser ist restriktiv anzuwenden. Besteht gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung eine Pflicht zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit, was beispielsweise bei einer schwerwiegenden Gefahr beziehungsweise einem besonders gewichtigen Schutzbedürfnis möglich ist, besteht kein Ermessensspielraum mehr. Eine Pflicht zur Herabsetzung kann auch bestehen, wenn die Immissionsgrenzwerte für Lärm überschritten sind.

§ 22a Absatz 3

Mit der Aufzählung werden die Kriterien des Planungsberichts «Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts» ([B 28](#)) nicht abschliessend angeführt. Eine Gewichtung der Kriterien ist nicht vorgesehen, womit auf die Beratung des Planungsberichts [B 28](#) abgestellt wird. Aufgrund der Rechtsprechung wird für die Umsetzung von Tempo 30 namentlich dem Kriterium Verkehrssicherheit hohes Gewicht zukommen, daneben werden weitere gewichtige exemplarisch genannt.

§ 22a Absatz 4

Sofern verhältnismässig, ist eine zeitlich beschränkte Massnahme (z.B. auf Hauptverkehrszeiten oder nachts) zu wählen. Es ist stets zu prüfen, ob eine solche zeitlich beschränkte Massnahme im konkreten Fall zureichend ist.

§ 22a Absatz 5

Gemäss § 24 der [Strassenverkehrsverordnung](#) sind Verkehrsanordnungen (Tempo 30) im Kantonsblatt zu veröffentlichen. Neu wird zusätzlich festgelegt, dass auch der Beschluss der zuständigen Behörde über die Verkehrsanordnung in geeigneter Weise zu veröffentlichen ist (z.B. auf der Homepage der zuständigen Behörde). Daraus hervorzugehen hat die Begründung und die Bewertung der Kriterien gemäss Absatz 3.

3 Personelle und finanzielle Auswirkungen

Die vorgeschlagene Ordnungsänderung hat keine unmittelbaren personellen und finanziellen Auswirkungen auf den Kanton.

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch