

Stellungnahme Teilrevision Strassenverkehrsverordnung 2025

Die Stellungnahme wurde am 14. Jun 2025 um 20:14:33 Uhr erfolgreich übermittelt.

Thematik:

Teilrevision Strassenverkehrsverordnung 2025

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:

173631

Zustimmung zur Änderung

Aussage	Zustimmung
Sind Sie mit der Änderung im Allgemeinen einverstanden?	Stimme nicht zu
Sind die Erläuterungen zur Verordnungsänderung verständlich?	Stimme nicht zu

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Allgemeine Bemerkungen	Allgemeine Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage	Vernehmlassungsantwort der SVP Kanton Luzern zur geplanten Teilrevision der Strassenverkehrsverordnung (Einführung von § 22a) Die SVP Kanton Luzern dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur geplanten Änderung der Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechts. Die SVP hatte nach der Beratung des Planungsberichtes Tempo 30 einige Hoffnung gehabt, dass die Teilrevision der Strassenverkehrsordnung die Einführung von Tempo 30 auf verkehrintensiven Strassen deutlich erschwert wird und nur in Ausnahmefällen und sehr restriktiv gehandhabt wird. Der nun vorliegende Verordnungsentwurf des neuen § 22a wird deshalb von der SVP Kanton Luzern insgesamt als kritisch beurteilt. Die geplante Regelung schafft die Grundlage für eine weitreichende Praxis der Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen innerorts und stellt aus unserer Sicht einen problematischen Eingriff in ein bewährtes System dar. Es darf hier aber nochmals daran erinnert werden, dass parallel zur Vernehmlassung des Planungsberichtes zu Tempo 30 durch die eidgenössischen Räte die Motion von Peter Schilliger überwiesen wurde. Die Motion will im Strassenverkehrsgesetz die verschiedenen Funktionen des Strassennetzes regeln und festhalten, dass innerorts auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich Tempo 50 gilt, während auf siedlungsorientierten Strassen Tempo 30 angeordnet werden darf. Der politische Wille ist mit dem Entscheid des National- und Ständerates klar und der Bund wird eine entsprechende Gesetzesvorlage ausarbeiten, an die sich alle Kantone halten müssen. Das eidgenössische Parlament wird damit die Interessen der Bevölkerung und der Wirtschaft für einen effizienten Verkehrsfluss in die Gesetzhierarchie mit Lärmschutz und Sicherheit einordnen. Noch im Februar 2023 zeigte eine repräsentative Umfrage in zehn Schweizer Städten, dass sogar rund 66% der städtischen Bevölkerung ein generelles Tempo 30 ablehnt und Trennung von Tempo 30-Zonen auf Versorgungs- und Quartierstrassen in Siedlungsgebieten und Tempo 50 verkehrsorientierten Strassen befürwortet. Tempo 50 wird also von der Bevölkerung als angemessen empfunden. Die SVP steht weiterhin hinter dieser Forderung und stellt hier nochmals die wesentlichen Punkte zusammen: 1. Ablehnung flächendeckender Temporeduktionen Mit § 22a soll die Möglichkeit geschaffen werden, auf verkehrsorientierten	

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		Strassen innerorts von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abzuweichen. Diese Regelung widerspricht dem Grundsatz, dass Hauptverkehrsachsen in erster Linie der effizienten und sicheren Abwicklung des Verkehrs dienen. Die SVP befürchtet eine Ausweitung von Tempo-30-Zonen durch die Hintertür – auch auf verkehrswichtigen Strassen, was weder dem Verkehrsfluss noch der Standortattraktivität dient. 2. Wirtschafts- und Pendlerverkehr wird unnötig ausgebremst Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen hat direkte Auswirkungen auf die Effizienz des motorisierten Verkehrs. Davon besonders betroffen sind: - Gewerbebetriebe und Lieferdienste, die auf schnelle und planbare Wege angewiesen sind. - Pendlerinnen und Pendler, die zunehmend auf langsamere Durchfahrten treffen würden. - Blaulichtorganisationen, deren Einsatzzeiten potenziell verlängert werden. Die SVP Luzern lehnt deshalb Massnahmen ab, die zu einer systematischen Verlangsamung des motorisierten Individualverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs führen, ohne dass ein klar belegbarer Sicherheits- oder Umweltgewinn erzielt wird. 3. Unnötige Bürokratie und fehlende Rechtsklarheit Zwar wird in Absatz 2 des geplanten § 22a betont, dass Temporeduktionen «nur in Ausnahmefällen» und in «restriktiver Anwendung» erfolgen sollen. Gleichzeitig öffnet die Formulierung jedoch Tür und Tor für eine ausufernde Auslegung. Die geforderte Prüfung einer Vielzahl von Kriterien (Abs. 3) erzeugt zusätzlichen administrativen Aufwand – sowohl auf Seiten der Gesuchsteller (Gemeinden) als auch der kantonalen Vollzugsbehörden. Zudem ist die Notwendigkeit, die Massnahme zu begründen und zu veröffentlichen, zwar zu begrüssen – ändert aber nichts an der Tatsache, dass damit politisch motivierte Temporeduktionen einfacher realisiert werden könnten. 4. Fazit Die SVP Kanton Luzern sieht die Einführung des neuen § 22a der Strassenverkehrsverordnung sehr kritisch. Die vorgeschlagene Regelung schafft mehr Verunsicherung als Klarheit, gefährdet die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und ist nicht im Interesse der Bevölkerung und Wirtschaft.	
Neuer § 22a	Absatz 1 (Allgemeiner Grundsatz)	Die Formulierung, wonach die zuständige kantonale Behörde die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit «auf Gesuch von Gemeinden oder von Amtes wegen» prüfen kann, ist aus Sicht der SVP Luzern besonders kritisch zu bewerten.	Die Möglichkeit, dass der Kanton auch ohne Gesuch und damit ohne politischen Willen der betroffenen Gemeinde aktiv wird, ist inakzeptabel. Dies stellt einen unverhältnismässigen Eingriff in die Gemeindeautonomie dar. Gemeinden kennen die lokalen Verkehrsverhältnisse am besten und sollen auch das letzte Wort haben, wenn es um einschneidende Massnahmen wie Temporeduktionen geht. Ein Vorgehen „von Amtes wegen“ birgt zudem die Gefahr, dass ideologisch motivierte Verkehrsprojekte gegen den Willen der lokalen Bevölkerung durchgesetzt werden. Die SVP fordert deshalb eine Streichung der Möglichkeit des eigenständigen Tätigwerdens des Kantons. Eine Prüfung und allfällige Anordnung von Temporeduktionen darf nur auf Gesuch der betroffenen Gemeinde erfolgen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Neuer § 22a	Absatz 2 (Grundsatz der restriktiven Herabsetzung)	Wir fordern hier eine Konkretisierung: Der Begriff «Ausnahmefall» bleibt schwammig und eröffnet einen zu weiten Interpretationsspielraum. Auch der Ausdruck «restriktive Anwendung» ist ohne verbindliche Kriterien wenig aussagekräftig.	Die SVP Luzern nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass im Entwurf festgehalten wird, dass Herabsetzungen der Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen innerorts nur in Ausnahmefällen und in restriktiver Anwendung des Ermessensspielraums zulässig sein sollen. Diese Formulierung entspricht im Grundsatz unserer Haltung, dass derartige Massnahmen die Ausnahme bleiben müssen – insbesondere dort, wo es um verkehrswichtige Achsen und Pendlerstrecken geht. Die SVP fordert deshalb eine klare und verbindliche Definition, wann ein solcher Ausnahmefall vorliegt – etwa anhand von objektiven Sicherheitsdaten oder klar belegbaren Lärmgrenzwertüberschreitungen.
Neuer § 22a	Absatz 3a (Kriterium Durchfahrzeit)	Die SVP fordert daher, dass Absatz 3 lit. a verbindlicher formuliert wird – insbesondere hinsichtlich der Gewichtung der Durchfahrtszeiten und der Anforderungen an die Strasseninfrastruktur. Es braucht klare Schwellenwerte oder Minimalstandards, um Willkür zu vermeiden.	Grundsätzlich begrüsst die SVP Luzern, dass im Verordnungsentwurf eine Prüfung der Massnahmenwirkungen vor einer Temporeduktion vorgesehen ist – insbesondere unter Einbezug der Durchfahrtszeiten für den Wirtschaftsverkehr und Blaulichtorganisationen. Allerdings bestehen erhebliche Zweifel daran, wie konsequent und verbindlich diese Kriterien in der Praxis zur Anwendung kommen: Die Erfahrung zeigt, dass bei ähnlichen Projekten wirtschaftliche Interessen oft hintenangestellt werden gegenüber ideologischen oder rein stadtplanerischen Zielen. Es fehlt eine klare Vorgabe, wie stark ein negativer Effekt auf den Verkehrsfluss sein muss, damit eine Temporeduktion als unverhältnismässig gilt. Die Formulierung zur Fahrbahnbreite ist zwar sinnvoll, bleibt aber in ihrer Formulierung zu weich. Es sollte verbindlich vorgeschrieben sein, dass Kreuzen von Linienbussen und Lastwagen jederzeit möglich sein muss – nicht nur „insbesondere“.
Neuer § 22a	Absatz 3b (Kriterium Funktion und Bedeutung der betroffenen Strasse)	Die SVP fordert eine konkrete Definition, welche Kriterien zur Einstufung der Funktion und Bedeutung einer Strasse herangezogen werden (z. B. Verkehrsaufkommen, Verbindungsfunktion, Netzrelevanz). Zudem ist festzulegen, dass Strassen mit regionaler oder überkommunaler Bedeutung grundsätzlich von Temporeduktionen ausgenommen bleiben, ausser es bestehen objektiv belegbare sicherheitsrelevante Gründe.	Die im Entwurf vorgesehene Prüfung der „Funktion und Bedeutung der betroffenen Strasse“ innerhalb des Verkehrsnetzes sowie mit Blick auf die regionale Erschliessung ist aus Sicht der SVP Luzern grundsätzlich sinnvoll, bleibt aber in ihrer Ausgestaltung zu vage und gefährlich interpretationsanfällig. Unsere Bedenken im Detail: Die Begriffe „Funktion“ und „Bedeutung“ sind nicht definiert und lassen sich politisch beliebig deuten. Es ist zu befürchten, dass diese Formulierung gezielt eingesetzt wird, um selbst wichtige Durchgangsachsen als „weniger bedeutend“ herunterzustufen, nur um eine Temporeduktion zu rechtfertigen. Zudem fehlt eine klare Aussage dazu, wie die Resultate dieser Prüfung zu gewichten sind – was dazu führen kann, dass subjektive oder ideologische Kriterien über verkehrstechnische Realitäten gestellt werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Neuer § 22a	Absatz 3c (Kriterium Verkehrssicherheit)	Die Formulierung muss dahingehend ergänzt werden, dass konkrete sicherheitsrelevante Indikatoren vorliegen müssen, bevor eine Temporeduktion aus Gründen der Verkehrssicherheit verfügt werden darf. Eine pauschale Erwähnung wie beispielsweise von Schulhäusern reicht nicht aus.	Die SVP Luzern steht ohne Einschränkung für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ein – insbesondere für Kinder und gefährdete Gruppen. Der Hinweis auf Schulhäuser und Kindergärten im Text ist deshalb grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings warnt die SVP ausdrücklich vor einem pauschalen Missbrauch der Verkehrssicherheit als politisches Argument, um Temporeduktionen auch dort zu begründen, wo keine konkrete Gefährdungslage besteht. Die Nähe zu einer Bildungseinrichtung allein ist kein hinreichender Grund für eine flächendeckende Geschwindigkeitsreduktion auf einer verkehrsorientierten Strasse. Es braucht objektive, belegbare Hinweise auf ein tatsächliches Sicherheitsrisiko – wie Unfallstatistiken, fehlende Infrastruktur oder unübersichtliche Querungen. Zudem ist zu prüfen, ob gezielte bauliche Massnahmen oder punktuelle Temporeduktionen (z. B. während Schulzeiten) zielführender wären als generelle Einschränkungen des Verkehrsflusses.
Neuer § 22a	Absatz 3d (Kriterium Lärmimmissionen)	Die SVP verlangt, dass Lärm nur dann als Begründung für eine Temporeduktion herangezogen werden darf, wenn objektiv messbare Grenzwerte (z. B. gemäss Lärmschutzverordnung) nachweislich überschritten werden. Zudem sind zuerst alternative Massnahmen wie lärmarme Beläge, Lärmschutzwände oder bauliche Anpassungen zu prüfen – vor einem Eingriff in die Verkehrsführung.	Die SVP Luzern anerkennt, dass übermässiger Strassenlärm in Einzelfällen eine Belastung darstellen kann. Jedoch ist der pauschale Verweis auf «Lärmimmissionen» als Begründung für Temporeduktionen aus unserer Sicht nicht ausreichend differenziert. Unsere Hauptkritik: Lärm ist ein subjektiv wahrgenommenes Phänomen, das je nach Tageszeit, Umgebung und individueller Empfindlichkeit stark variiert. Studien zeigen, dass Tempo 30 in vielen Fällen kaum messbare Effekte auf den Lärmpegel hat – insbesondere, wenn stattdessen Stop-and-Go-Verkehr oder längere Durchfahrtszeiten entstehen. Der Begriff «Lärmimmissionen» bleibt im Entwurf ungenau und ohne Schwellenwerte. Damit besteht die Gefahr, dass selbst bei minimalen Überschreitungen sofort Temporeduktionen verfügt werden, obwohl andere Massnahmen zielführender wären.
Neuer § 22a	Absatz 4 (Beschränkung auf bestimmte Tageszeiten)	Die SVP fordert, dass im Verordnungstext festgehalten wird, dass zeitlich differenzierte Massnahmen prioritär zu prüfen sind, bevor eine generelle Temporeduktion verfügt wird. Wird auf eine zeitliche Einschränkung verzichtet, ist dies explizit und nachvollziehbar zu begründen.	Die SVP Luzern nimmt zur Kenntnis, dass im Entwurf vorgesehen ist, dass die zuständige Behörde «auch prüft», ob eine Massnahme zeitlich beschränkt werden kann. Diese Formulierung geht jedoch nicht weit genug. Eine reine «Prüfpflicht» ist zu wenig verbindlich. Sie verpflichtet die Behörde zu nichts und kann im Einzelfall einfach übergangen werden. Gerade bei Verkehrsmassnahmen, die auch den Wirtschaftsverkehr oder Pendler betreffen, ist es zentral, zeitlich differenzierte Lösungen (z. B. Temporeduktionen nur während Schulzeiten oder nachts) in Erwägung zu ziehen – und auch zu begründen, wenn man davon abweicht. Ohne eine Pflicht zur Prüfung mit transparenter Dokumentation bleibt diese Klausel wirkungslos.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Neuer § 22a	Absatz 5 (Veröffentlichung)	Die SVP fordert, dass die Begründungspflicht konkretisiert wird: Es muss für jedes einzelne Kriterium ersichtlich sein, wie es bewertet wurde und mit welchen Grundlagen. Zudem ist vorzusehen, dass betroffene Gemeinden und Interessengruppen die Möglichkeit erhalten, rechtlich gegen ungenügend begründete Entscheide vorzugehen.	Die SVP Luzern begrüsst grundsätzlich das Anliegen, wonach neben der Verkehrsanordnung auch der zugrunde liegende Beschluss mit Begründung und Bewertung der Kriterien veröffentlicht werden muss. Das ist ein Schritt in Richtung mehr Transparenz. Doch Transparenz allein genügt nicht. Die Veröffentlichung eines Entscheids ist nur dann sinnvoll, wenn die darin enthaltenen Bewertungen objektiv, nachvollziehbar und überprüfbar sind. Die bisherigen Kriterien sind jedoch vage formuliert, was eine ideologische oder politisch motivierte Auslegung erlaubt. Es fehlt jede Aussage dazu, was geschieht, wenn die Begründung mangelhaft oder einseitig ausfällt. Bürger und Gemeinden haben faktisch keine Handhabe, gegen willkürliche Auslegungen vorzugehen.