KANTON
LUZERN

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Verkehr und Infrastruktur (vif)
Mobilität
Verkehrssicherheit

Leitfaden für Gemeinden

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts

01. September 2025 / Version 1.0

Inhalt

1 Vorwort **3**

2 Voraussetzungen und Kriterien **3**

2.1 Zuständigkeiten **3**

2.2 Rechtsgrundlagen Tempo 30 **3**

2.3 Voraussetzungen für ein Gesuch **5**

2.4 Gutachten und Beurteilung des Gesuchs **5**

2.5 Kriterienkatalog **6**

3 Verfahren / Bewilligungspraxis **7**

4 Besondere Bestimmungen **8**

5 Weitere Informationen und Grundlagen **8**

Anhang: Checkliste **9**

1 Vorwort

Geschwindigkeitsreduktionen sind unter anderem ein Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduktion von Lärm. Innerhalb von Ortschaften wird Tempo 30 regelmässig auf nicht verkehrsorientierten Strassen wie in Wohnquartieren angeordnet. Vermehrt steht die Anordnung von Tempo 30 auch auf verkehrsorientierten Strassen zur Diskussion. Die Signalisationsverordnung (SSV) regelt, unter welchen Bedingungen die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen herabgesetzt werden kann (vgl. Art. 108 SSV). Verkehrsorientierte Strassen sind Kantonsstrassen und in der Regel auch Gemeindestrassen 1. Klasse, folglich entscheidet der Kanton über die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf diesen Strassen.

Der vorliegende Leitfaden richtet sich an Gemeinden, die ein Gesuch zur Anordnung eines Tempo-30-Abschnitts auf einer bestimmten Strecke einer verkehrsorientierten Strasse innerorts stellen möchten. Bezüglich Tempo 30 auf nicht verkehrsorientierten Strassen wird auf die entsprechende Planungshilfe verwiesen.

Der Leitfaden beschreibt das Vorgehen und stellt sicher, dass die Gemeinden die Entscheidungskriterien, die für die Beurteilung des Gesuchs relevant sind, kennen und auf Basis des Leitfadens gewisse Vorabklärungen treffen können. Die Checkliste im Anhang dient als Hilfestellung. Das Ziel des Leitfadens ist es, dass die Gemeinden sich vorgängig mit dem Thema intensiv auseinandersetzen, die Chancen eines Gesuches abschätzen können und dadurch vollständige und in der Gemeinde breit abgestützte Gesuche einreichen.

Grundlagen
Der Kanton Luzern hat in einem umfangreichen Prozess seine Praxis für den Umgang mit Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts überprüft. Mit einem Planungsbericht (B 28) hat der Regierungsrat die rechtlichen und wissenschaftlichen Grundlagen von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts dargelegt. Der Planungsbericht zeigt unter anderem auf, nach welchen Entscheidungskriterien die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts in Zukunft beurteilen soll. Die Beurteilungsmethode sieht dabei einen Kriterienkatalog vor. Im Dezember 2024 hat der Kantonsrat den Planungsbericht behandelt und ihn zustimmend zur Kenntnis genommen. Um die Kriterien für Tempo 30 verbindlich zu verankern, hat der Regierungsrat auf dieser Grundlage die kantonale Strassenverkehrsverordnung angepasst und per 1. September 2025 in Kraft gesetzt.

2 Voraussetzungen und Kriterien

2.1 Zuständigkeiten

Gemäss Artikel 3 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) sind die Kantone generell befugt, Verkehrsbeschränkungen und -anordnungen zur Regelung des Verkehrs, wozu die Anordnung von Tempo 30 gehört, zu erlassen. Die Befugnis kann an Gemeinden delegiert werden. Für Verkehrsanordnungen und damit auch für die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf Kantonsstrassen und Gemeindestrassen 1. Klasse sowie in deren Verknüpfungsbereich mit anderen Strassen, ist die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern (Dienststelle vif) zuständig (§ 17 der kantonalen Strassenverkehrsverordnung).

2.2 Rechtsgrundlagen Tempo 30

Unter welchen Bedingungen Tempo 30 angeordnet werden kann, ist abschliessend im Bundesrecht geregelt (Art. 108 SSV).

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Im Weiteren muss die Massnahme (Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h) verhältnismässig, also geeignet, erforderlich und zumutbar, sein. Die Massnahme ist geeignet, wenn sie mit Blick auf das angestrebte Ziel Wirkung zeigt. Erforderlich ist sie, wenn es keine mildere Mittel gibt, um das Ziel zu erreichen. Für die Zumutbarkeit wird eine Interessenabwägung verlangt, welche aufzeigt, dass die Massnahme für den angestrebten Zweck verhältnismässig ist. Die Grundlagen zur Prüfung der Verhältnismässigkeit werden in einem obligatorisch zu erstellenden Gutachten dargelegt und im Rahmen der Beurteilung des Gesuchs überprüft. Im Rahmen der Verhältnismässigkeit ist insbesondere auch zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Die rechtlichen Grundlagen gemäss Bundesrecht sind im Planungsbericht (Kap. 2.2) detailliert dargelegt. Zudem hat der Regierungsrat auf Grundlage des Planungsberichts die kantonale Strassenverkehrsverordnung angepasst und per 1. September 2025 in Kraft gesetzt.

In der Strassenverkehrsverordnung unter § 22 und § 22a ist bezüglich Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen innerorts folgendes festgehalten.

[1] Die zuständige Behörde prüft auf Gesuch von Gemeinden in der Regel innert zehn Monaten oder von Amtes wegen die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten gemäss Artikel 4a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts. Dabei ist insbesondere Artikel 108 der Signalisationsverordnung zu beachten.

[2] Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit ist auf verkehrsorientierten Strassen innerorts nur in Ausnahmefällen und in restriktiver Anwendung des Ermessensspielraums herabzusetzen.

[3] Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen innerorts prüft die zuständige Behörde die Auswirkungen der Massnahme und die Anzahl der davon betroffenen Personen. Die Prüfung erfolgt namentlich anhand folgender Kriterien:

a. Durchfahrzeiten aller Verkehrsteilnehmenden, namentlich von Blaulichtorganisationen und des Wirtschaftsverkehrs (u.a. Güterwirtschafts- und Dienstleistungsverkehr); insbesondere sind die Fahrbahnbreiten so zu wählen, dass das Kreuzen von grossen Fahrzeugen wie Linienbussen oder Lastwagen möglich bleibt.

b. Funktion und Bedeutung der betroffenen Strasse sowohl innerhalb des Verkehrsnetzes als auch mit Blick auf die Erschliessung der jeweiligen Region.
c. Verkehrssicherheit, wobei Schulhäuser, Kindergarten und dergleichen im betroffenen Strassenabschnitt besonders zu berücksichtigen sind.
d. Lärmimmissionen.

[4] Die zuständige Behörde prüft, ob die Massnahme auf bestimmte Tageszeiten zu beschränken ist.

[5] Zusammen mit der Verkehrsanordnung ist der ihr zugrundeliegende Beschluss der zuständigen Behörde mit Begründung und Bewertung der Kriterien zu veröffentlichen.

2.3 Voraussetzungen für ein Gesuch

Ein Gesuch soll die folgenden minimalen Voraussetzungen erfüllen:

- Der Antrag wird vom Gemeinde- oder Stadtrat beziehungsweise vom Gemeindeorgan mit der entsprechenden Entscheidungskompetenz gestellt.
- Im Antrag wird das Vorhandensein eines öffentlichen Interesses an der Einführung von Tempo 30 dargelegt und es wird begründet, wieso Tempo 30 eingeführt werden soll. Die spezifischen Ziele, die mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erreicht werden sollen, werden genannt.
- Der Streckenabschnitt, auf welchem Tempo 30 eingeführt werden soll, liegt in der Zentrumzone, ist eindeutig definiert und nur so lang, wie es erforderlich ist, um die Ziele zu erreichen.
- Alle untergeordneten Zufahrten sind bereits mit Tempo 30 signalisiert oder werden mit Tempo 30 signalisiert.
- Die Netzfunktion der Strecke wird nicht verändert oder beeinträchtigt.

2.4 Gutachten und Beurteilung des Gesuchs

Der Entscheid, ob Tempo 30 notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind, erfolgt als Einzelfallbeurteilung – individuell und situativ – für den jeweiligen Streckenabschnitt auf Basis eines Gutachtens, welches vom Gesetzgeber vorgesehen ist. Das Gutachten beinhaltet eine Analyse und die Prüfung der Situation anhand von Kriterien.

Gemäss dem Planungsbericht «Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts» können unter anderem folgende Entscheidungskriterien in die Beurteilung eines Gutachtens einfliessen: Verkehrsbelastung, Verkehrsfluss, Lärmbelastung, ungenügende Sichtweiten, Betriebsqualität und Betriebsstabilität des strassengebundenen öV, Fahrbahnabmessungen und Geometrie, Störfaktoren (Parkierung entlang Strasse, Grundstückerschliessungen usw.), Nutzungen entlang der Strasse (Schulhäuser, Einkaufen, Dienstleistung, Bushaltestellen usw.), Erscheinungsbild und die Führung des Velo- und Fussverkehrs.

Mit dem nachfolgend aufgeführten Kriterienkatalog (vgl. auch Kapitel 5 im Planungsbericht) wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben. Die Gewichtung der Kriterien wird nicht vorgegeben. Die Beurteilungen der einzelnen Kriterien dienen dazu, zu erkennen, welche Kriterien besonders für oder gegen eine Einführung von Tempo 30 sprechen.

2.5 Kriterienkatalog

Folgende Kriterien werden bewertet:

Lärmbelastung Tag: Die Betroffenheit steigt, je mehr Personen sich zwischen 6 Uhr und 22 Uhr im Bereich des Streckenabschnitts, auf welchem Tempo 30 beantragt wird, aufhalten und einer Lärmbelastung über dem zulässigen Immissionsgrenzwert ausgesetzt sind. Eine stärkere Reduktion des Lärms durch die Anordnung von Tempo 30, konkret des Mittelungspegels, führt zu einer entsprechend höheren positiven Wirkung.

Lärmbelastung Nacht: Die Betroffenheit steigt, je mehr Personen sich zwischen 22 Uhr und 6 Uhr im Bereich des Streckenabschnitts, auf welchem Tempo 30 umgesetzt werden soll, aufhalten und einer Lärmbelastung über dem zulässigen Immissionsgrenzwert ausgesetzt sind. Eine stärkere Reduktion des Lärms, konkret des Mittelungspegels, durch die Anordnung von Tempo 30 führt zu einer entsprechend höheren positiven Wirkung.

Objektive Verkehrssicherheit (generell): Die Betroffenheit steigt, je mehr Unfälle mit Verletzten in den letzten fünf Jahren polizeilich registriert wurden. Die Wirkung von Tempo 30 wird in Abhängigkeit der durchschnittlichen Anzahl Fahrzeuge bewertet, wobei davon ausgegangen wird, dass die Verkehrssicherheit mit Tempo 30 erhöht wird.

Subjektive Verkehrssicherheit (Fuss- und Veloverkehr): Für die subjektive Sicherheit wird keine Betroffenheit ermittelt. Die Wirkung von Tempo 30 auf die subjektive Sicherheit wird auf einer Skala von 1–5 beurteilt. Eine Rolle spielen z.B. ob die Zone ein Schulhaus oder Kindergarten beinhaltet, welche Arten von Veloverkehr häufig sind, welche Altersgruppen zu Fuss unterwegs sind, ob die Lichtsignalanlagen bei Tempo 30 so geschaltet werden, dass auch Velofahrende von einer grünen Welle profitieren etc.

Reisezeitverlust des motorisierten Individualverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs: Die Betroffenheit steigt, je mehr Fahrzeuge (inklusive Wirtschafts- und Schwerverkehr) die Strecke pro Stunde befahren. Eine höhere Betroffenheit bedeutet in diesem Fall eine tiefere Bewertung. Die Auswirkung von Tempo 30 wird auf Basis der Streckenlänge (je länger, desto höher ist die Wirkung) und der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit beurteilt (wird heute 35 km/h gefahren, ist eine Temporeduktion weniger gravierend, als wenn heute 50 km/h gefahren wird). Ein allfällig festgestellter, negativer Einfluss auf Blaulichtorganisationen, wird bei der Beurteilung berücksichtigt.

Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr: Die Betroffenheit steigt, je mehr Menschen den öV nutzen. Die Auswirkungen einer längeren Reisezeit werden anhand von Folgeklassen beurteilt. Die Folgeklassen berücksichtigen, ob aufgrund des Reisezeitverlustes mehr Fahrzeuge eingesetzt werden können oder ob Anschlüsse nicht mehr gewährleistet werden können.

Funktion der Strasse: Die Betroffenheit steigt, je höher die Strasse klassiert ist. Dabei wird auch die Durchgangsstrassenverordnung berücksichtigt. Je höher die Strasse klassiert ist, desto weniger Punkte erhält sie. Die Veränderung beschreibt das Potential für Ausweich- oder Schleichverkehr durch Quartiere. Je höher das Potential, desto tiefer die Beurteilung.

Funktion und Bedeutung der Strasse im Verkehrsnetz: Die Funktion und Bedeutung der Strasse im Verkehrsnetz wird auf einer Skala von 1–5 beurteilt. Beurteilt wird insbesondere die heutige Funktion und Bedeutung anhand des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) und des Schwerverkehrsanteils.

Rolle der Strasse in Bezug auf die Erschliessung der Region: Für die Rolle der Strasse in Bezug auf die Erschliessung der Region wird keine Betroffenheit ermittelt. Die Beurteilung erfolgt auf einer Skala von 1–5. Beurteilt wird, welche Rolle die Strasse in Bezug auf den Erschliessungsgrad der Region und die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur spielt.

Wohn- und Aufenthaltsqualität: Die Betroffenheit steigt, je höher das Potential für eine Verbesserung ist. Die Wirkung von Tempo 30 beschreibt den Beitrag, den Tempo 30 zur Nutzung dieses Potentials leisten kann. Je höher das Potential und je höher der Beitrag durch Tempo 30, desto höher fällt die Bewertung aus.

Optionale Kriterien in Abhängigkeit der spezifischen Örtlichkeit: Je nach Örtlichkeit kann die Aufwertung des Ortsbilds oder das Potenzial für Siedlungsentwicklung mitbeurteilt werden. Diese Kriterien sind beispielsweise für Kernzonen, die unter Denkmalschutz stehen oder im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung verzeichnet sind, relevant.

Übergeordnete Netzbetrachtung: Die Netzfunktion der Strecke soll nicht verändert oder beeinträchtigt werden. Die Dienststelle vif beurteilt die Auswirkungen eines einzelnen Abschnitts auch unter Berücksichtigung weiterer Abschnitte in anderen Gemeinden, die kumuliert dazu führen können, dass Tempo 30 nicht verhältnismässig ist. Im Vordergrund stehen bei dieser Betrachtung die Kriterien Reisezeitverlust und Auswirkungen auf den öV.

3 Verfahren / Bewilligungspraxis

1. **Antrag** durch den Gemeinderat, den Stadtrat oder die zuständige Gemeindebehörde in einem Gesuch (eingereicht via eFormular). Im Gesuch muss fundiert und schriftlich dargelegt werden, dass die Voraussetzungen gemäss Kapitel 2.3 erfüllt sind. Als Beilage soll mit dem Gesuch mindestens ein Situationsplan mit dem beantragten Tempo-30-Abschnitt eingereicht werden.
   Gemeindestrasse 1. Klasse: Die Gemeinde als Strasseneigentümerin reicht mit dem Antrag auch bereits das **Gutachten** ein. Gegebenenfalls entscheidet die Dienststelle vif vorgängig darüber, ob die Strasse als verkehrsorientiert oder nicht verkehrsorientiert einzuordnen ist. Für das Gutachten ist ein ausgewiesener Experte/Verkehrsplaner zu beauftragen. Die Dienststelle vif gibt den Inhalt des Gutachtens vor.

2. **Kantonsstrasse:** Einholen eines externen Gutachtens durch die Dienststelle vif. Das **Gutachten** beinhaltet unter anderem:
   - Bestandesaufnahme (z.B. DTV, Schwerverkehrsanteil (SV), Velo- und Fussverkehrsmengen, gefahrene Geschwindigkeiten, Nutzung der angrenzenden Gebäude, Unfallanalyse etc.).
   - Analyse der Bestandesaufnahme anhand der Kriterien.
   - Grundlagen für die verkehrstechnische und verkehrsrechtliche Beurteilung.

3. **Beschluss** durch die Dienststelle vif zuhanden der Gemeinde.
    - Die Dienststelle vif beurteilt das Gesuch auf Basis des Gutachtens und der genannten Kriterien.
      Mit dem Beschluss entscheidet sie darüber, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist, oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.
    - Zustimmung: Der Gemeinde wird der Beschluss zusammen mit der Begründung auf Basis der Kriterien zugestellt.
      Anschliessend wird in Absprache mit der Gemeinde der Massnahmenplan erarbeitet und das Datum der Publikation bestimmt.
    - Ablehnung: Der Gemeinde wird der Beschluss zusammen mit der Begründung auf Basis der Kriterien zugestellt.

4. **Publikation** respektive Verfügung der Verkehrsanordnung.
    - Bei Zustimmung wird die Verkehrsanordnung im Kantonsblatt publiziert. Der Beschluss und ein Massnahmenplan sind dabei integrierte Bestandteile und werden ebenfalls veröffentlicht.

5. **Umsetzung** der rechtskräftigen Massnahmen – sofern keine Beschwerden eingegangen sind – auf Basis des Massnahmenplans, in Absprache mit der Gemeinde und gegebenenfalls in Abstimmung mit den Projekten aus dem Bauprogramm für die Kantonsstrassen.

6. **Wirkungskontrolle** nach Umsetzung.
    - Der Strasseneigentümer überprüft bei Bedarf die Wirksamkeit von Tempo 30 auf Basis der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten.
    - Ist die Geschwindigkeit v85 (die Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird) zu hoch, werden allenfalls nicht bauliche, verkehrstechnische Massnahmen in Betracht gezogen.

4 Besondere Bestimmungen

Folgende Bestimmungen gelten für Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts:

- Die Tempo-30-Strecke kann in eine Tempo-30-Zone auf dem untergeordneten Netz integriert werden.
- Mit Tempo 30 bleiben Vorfahrtsknoten und Lichtsignale in der Regel bestehen.
- Mit Tempo 30 können Fussgängerstreifen bestehen bleiben, wenn sie die Anordnungsvoraussetzungen erfüllen.
- Mit Tempo 30 bleiben Trottoirüberfahrten in der Regel bestehen.
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Horizontal- -und Vertikalversätze oder seitliche Einengungen sind nicht vorgesehen.

5 Weitere Informationen und Grundlagen

Weitere Informationen und Grundlagen sind unter vif.lu.ch/tempo30 zusammengestellt.

Anhang: Checkliste

	Ja	Nein
Wird der Antrag vom Gemeinde- oder Stadtrat beziehungsweise vom Gemeindeorgan mit der entsprechenden Entscheidungskompetenz gestellt?	☐	☐
Wird im Antrag das Vorhandensein eines öffentlichen Interesses an der Einführung von Tempo 30 dargelegt?	☐	☐
Wird im Antrag begründet, wieso die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden soll (gemäss Artikel 108 SSV)? Sind die Ziele aufgeführt?	☐	☐
Ist ein Situationsplan mit eindeutig definiertem Streckenabschnitt vorhanden?	☐	☐
Liegt die geplante Tempo-30-Strecke in der Zentrumzone? Ist sie nur so lang wie erforderlich, um die aufgeführten Ziele zu erreichen?	☐ ☐	☐ ☐
Sind alle untergeordneten Zufahrten zum entsprechenden Streckenabschnitt mit Tempo 30 signalisiert oder werden sie entsprechend signalisiert?	☐	☐
Liegt in der Nähe des zu prüfenden Streckenabschnitts ein Schulhaus, ein Kindergarten oder ein anderes von Schutzbedürftigen genutztes Gebäude? Wenn ja, ist das im Gesuch vermerkt und dokumentiert?	☐	☐
Wird durch die Temporeduktion die Netzfunktion der Strecke weder verändert noch beeinträchtigt?	☐	☐