



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Strassen ASTRA**

# **Welche Schlüsse ziehen wir aus den Gerichtsurteilen betreffend Tempo 30?**

**SVI-Tagung vom 19. März 2014**

Stefan Huonder, ASTRA, Bereichsleiter Verkehrsregeln



# Tempo-30-Zonen: Konzept des Bundes

- Zonensignalisation entfaltet nur auf siedlungsorientierten Strassen mit gleichartigen Merkmalen die gewünschte Wirkung, nicht aber auf verkehrsorientierten Strassen.
- T-30-Z und Begegnungszonen sind Instrumente für siedlungsorientierte Strassen.



# Tempo-30-Zonen: Konzept des Bundes

- Auf verkehrsorientierten Strassen sind grundsätzlich nur abschnittsweise Temporeduktionen zulässig.
- Ausnahmsweise kann ein Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse in eine T-30-Z einbezogen werden.
- Einbezug einer verkehrsorientierten Strasse in eine Begegnungszone ist ausgeschlossen.



# Tempo-30-Zonen: Konzept des Bundes

Ausnahmsweiser Einbezug einer verkehrsorientierten Strasse in eine T-30-Z

*Voraussetzungen:*

- Abschnittsweise Temporeduktion auf 30 km/h
- Grenzt an T-30-Z auf siedlungsorientierter Strasse.

*Folgen des Einbezugs:*

- Strasse behält ihren verkehrsorientierten Charakter.
- Verordnung über T-30-Z und Begegnungszone findet keine Anwendung; Abweichung vom Rechtsvortritt muss nicht mit Verkehrssicherheit begründet werden; Fussgängerstreifen sind nicht grundsätzlich unzulässig.



# Rechtsprechung zu Tempo 30

## Bundesgerichtsurteil 2A.38/2006 vom 13.7.2006, Kesselhalden:

- Art. 32 SVG stellt lex specialis zu Art. 3 Abs. 4 SVG dar, abweichende Höchstgeschwindigkeiten sind nur gestützt auf Art. 108 SSV zulässig (Gutachten, materielle Voraussetzungen).
- T-30-Z stellen nicht eigenes „Verkehrsregime“ dar, sondern abweichende Höchstgeschwindigkeit.
- Vorliegend waren die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nicht erfüllt, da es im betroffenen Wohngebiet keinen Durchgangsverkehr und nur eine geringe Verkehrsdichte gibt.



# Rechtsprechung zu Tempo 30

## Bundesgerichtsurteil 1C\_206/2008 vom 9.10.2008, Schwarzenburg:

- Inhalt und Umfang des Gutachtens hängen vom Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung und von den örtlichen Gegebenheiten ab.
- Das Gutachten ist nicht isoliert zu betrachten, es kann auch auf andere Erhebungen zurückgegriffen werden.
- Die Zulässigkeit einer T-30-Z prüft das Bundesgericht frei, es übt aber Zurückhaltung bei der Würdigung der örtlichen Verhältnisse. Bei den Interessenabwägungen kommt der Behörde ein erheblicher Ermessensspielraum zu.



# Rechtsprechung zu Tempo 30

## Bundesgerichtsurteil 1C\_206/2008 vom 9.10.2008, Schwarzenburg (Fortsetzung):

- Art. 108 Abs. 2 Bst. b SSV, Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite:
  - Nachweis von statistisch signifikanten Unfallzahlen ist nicht erforderlich.
  - Kartografierte Analyse der Gefahrenstellen ergänzt mit Fotodossier ist ausreichend.
  - Vorliegend kein oder nur einseitiges Trottoir; gefährliche Querungen und unübersichtliche Kurven → keine besseren Massnahmen als T-30-Z für umfassenden Schutz der Fussgänger und insbesondere Schulkinder



# Rechtsprechung zu Tempo 30

## **BGE 136 II 539 vom 8.9.2010, Münsingen:**

- T-30-Z sind grundsätzlich auch auf Hauptstrassen zulässig.
- Gutachten unterliegt der freien Beweiswürdigung durch das Gericht; in Fachfragen darf dieses aber nur aus triftigen Gründen von einer Expertise abweichen.
- Vorliegend konnte mit Computersimulationen eine erhöhte Leistungsfähigkeit mit T-30-Z aufgezeigt werden: Durch Verzicht auf FGS nutzen die nicht vortrittsberechtigten Fussgänger die Zeitlücken zwischen den Fahrzeugen besser, wodurch „Stop-and-Go-Fahrverhalten“ vermieden und Durchflusskapazität erhöht wird.
- T-30-Z als Wechselsignalisation wurde nicht beanstandet (T-30-Z von 06:30 bis 19:00, T50 in der übrigen Zeit).



# Rechtsprechung zu Tempo 30

## Bundesgerichtsurteil 1C\_45/2010 vom 9.10.2010, Zug:

- Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte dürfen Erleichterungen gemäss Art. 14 LSV nur gewährt werden, wenn die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion geprüft wurden.
- Um das effektive Lärminderungspotential im konkreten Fall beurteilen zu können, muss das Szenario mittels einer Verkehrsmodellierung unter Berücksichtigung der massgeblichen Parameter untersucht werden (Meinung BAFU, bestätigt durch BGer).
- Wenn Auswirkungen der Temporeduktion bekannt sind, ist zu beurteilen, ob sie in Würdigung der gesamten konkreten Umstände auch verhältnismässig ist.



# Rechtsprechung zu Tempo 30

## Bundesgerichtsurteil 1C\_370/2011 vom 09.10.2011, Bern:

- Begegnungszonen
  - stellen abweichende Höchstgeschwindigkeiten dar
  - Voraussetzungen gemäss Art. 108 SSV müssen mit einem Gutachten nachgewiesen sein
- Anwendung von Art. 108 SSV ist nicht auf erstmalige Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten beschränkt, sondern gilt auch bei weiteren Geschwindigkeitsreduktionen



# Rechtsprechung zu Tempo 30

## Bundesgerichtsurteil 1C\_150/2012 vom 10.12.2012, Sumvitg:

- Verkehrsorientierte Strassen können ausnahmsweise in T-30-Z einbezogen werden.
- Differenzierung notwendig zwischen der Einführung einer T-30-Z und dem Einbezug einer Hauptstrasse in diese Zone:
  - Einführung von T-30-Z erfolgt nach Artikel 108 Abs. 5 Bst. e SSV
  - Anordnung von Tempo 30 auf Hauptstrassen erfolgt nach Artikel 108 Absatz 5 Bst. d SSV
  - beide Anordnungen können in einer Verfügung zusammen gefasst werden



# Rechtsprechung zu Tempo 30

## Bundesgerichtsurteil 1C\_150/2012 vom 10.12.2012, Sumvitg (Fortsetzung):

- Einbezug einer Hauptstrasse in T-30-Z erfordert:
  - Geeignetheit
  - Erforderlichkeit / keine milderen Mittel
  - Mittel/Zweck-Relation→ dabei ist ein **strenger Massstab** anzulegen  
→ Vorgängig zu erstellendes Gutachten hat sich zu diesen Punkten zu äussern.
- Bestehen erhebliche Sicherheitsdefizite im Strassenverkehr, darf nicht zugewartet werden, bis sich die ersten Unfälle ereignet haben, sondern es müssen präventive Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit getroffen werden.



# Rechtsprechung zu Tempo 30

## Bundesgerichtsurteil 1C\_150/2012 vom 10.12.2012, Sumvitg (Fortsetzung):

- Vorliegend ist der Einbezug des Hauptstrassenabschnitts das einzige Mittel, um die gravierende Gefährdung von Fussgängern im Ortskern zu reduzieren:
  - Gesuch der Gemeinde muss grundsätzlich bewilligt werden; es wäre ermessensmissbräuchlich, den Interessen am möglichst ungehinderten Durchgangsverkehr Vorrang zu geben vor der physischen Integrität der Bewohner Sumvitgs.
  - Hingegen Ermessensspielraum gegeben hinsichtlich des „Wie“, bzw. der konkreten Umsetzung der T-30-Z bei Einbezug der Hauptstrasse.



# Mögliche Rechtsweiterentwicklung

Motion Masshardt 13.4098 vom 09.12.2013:

## **Für mehr Sicherheit und Lebensqualität. Vereinfachte Einführung von Tempo-30-Zonen**

- Strassen sollen mit einfacherem und rascherem Verfahren in T-30-Z eingebunden werden können.
- Vereinfachung auch für Hauptstrassen, wenn diese primär eine siedlungsorientierte Funktion haben.
- Tempobeschränkungen können im Sinne der Anwohner sein, auch wenn Art. 108 SSV nicht erfüllt ist.
- Im Vordergrund soll der künftig angestrebte siedlungsorientierte Charakter stehen.



# Mögliche Rechtsweiterentwicklung

Stellungnahme Bundesrat zu Motion Masshardt:

- T-30-Z sind ein Instrument für siedlungsorientierte Strassen; auf verkehrsorientierten Strassen dürfen sie nur ausnahmsweise eingeführt werden.
- Hauptstrassen sind immer verkehrsorientierte Strassen.
- Beibehaltung der Regeln für verkehrsorientierte Strassen (Herabsetzung Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 SSV)
- Unterbreitung von Vorschlägen zur vereinfachten Einführung von T-30-Z auf siedlungsorientierten Strassen im Rahmen einer kommenden Revision
- Für die Einführung von T-30-Z auf verkehrsorientierten Strassen ohne Gutachten wäre eine Gesetzesanpassung erforderlich.



# Mögliche Rechtsweiterentwicklung

Fazit:

- Der Entscheid, dass Rechtsänderungsvorschläge zur Diskussion gestellt werden, ist gefällt.
- Es hängt von der Positionierung des Parlaments ab, ob die erleichterte Einführung von T-30-Z nur auf siedlungs- oder auch auf verkehrsorientierten Strassen vorgeschlagen werden soll.
- Die Rechtsänderungsarbeiten werden nach der Behandlung der Motion Masshardt durch das Parlament lanciert.