



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.