



## Tempo-30-Zonen – Eine föderalistische Einordnung

BERGAMIN FLORIAN, MLaw\* / GAUTSCHI OLIVER, MLaw\*\*

*«Tempo 30» bewegt politisch wie medial immer wieder die Gemüter. Der vorliegende Beitrag nimmt eine föderalistische Einordnung über die Anordnung von Tempo-30-Zonen vor. Dabei zeigt die Kompetenzzuordnung, dass die Voraussetzungen für funktionelle Verkehrsbeschränkungen wie Tempo-30-Zonen durch den Bund vorgegeben werden. Im Zuge einer Gesetzesrevision per Anfang des Jahres 2023 ist mit der Gutachtenspflicht eine wesentliche Hürde für die Einführung von Tempo-30-Zonen weggefallen. Wir beleuchten die Implikationen der Revision auf das Verhältnis zwischen dem Bund und den Kantonen bzw. den Kantonen und den Gemeinden und kommen zum Schluss, dass sich das Normengefüge zu Geschwindigkeitsreduktionen im Strassenverkehr langsam in einem Wandel befindet, grosse Veränderungen aber ein Handeln vom Bundesgesetzgeber voraussetzen.*

*La « limitation de vitesse à 30 km/h » ne cesse d'agiter les esprits, tant sur le plan politique que médiatique. Le présent article propose une analyse du point de vue du fédéralisme de l'aménagement des zones 30. La répartition des compétences montre que les conditions préalables aux restrictions de circulation fonctionnelles telles que les zones 30 sont fixées par la Confédération. Avec la suppression de l'obligation d'établir une expertise introduite au début de 2023, un obstacle important à l'introduction des zones 30 a disparu. Nous examinons les implications de cette révision sur les relations entre la Confédération et les cantons, et entre les cantons et les communes, et nous arrivons à la conclusion que l'évolution de la structure normative relative aux réductions de vitesse dans la circulation routière est lente, mais que des changements importants supposent une action du législateur fédéral.*

*La limitazione in alcune zone della velocità a 30 km/h è un tema politicamente e mediaticamente estremamente attuale. L'articolo propone un'analisi della regolamentazione delle zone 30 nell'ottica del federalismo. La definizione delle condizioni per regolamentare il traffico in tali zone sono di competenza federale. Con l'abolizione dell'obbligo di elaborare una perizia introdotta a inizio 2023 è venuto meno un importante ostacolo all'introduzione delle zone 30. L'articolo esamina le implicazioni della revisione di legge sui rapporti tra la Confederazione e i cantoni e tra i cantoni e i comuni. Si giunge alla conclusione che l'insieme degli standard per la riduzione della velocità del traffico stradale sta lentamente mutando e che l'introduzione di ulteriori cambiamenti importanti presuppongono l'intervento del legislatore federale.*

**Inhalt**

<b>I. Ausgangslage.....</b>	<b>1</b>
<b>II. Strassenhoheit und Strassenverkehrshoheit im Bundesstaat .....</b>	<b>4</b>
1. Bundesstaatliche Kompetenzordnung .....	4
2. Von der Strassenhoheit der Kantone... ..	5
3. ...zur Strassenverkehrshoheit des Bundes.....	6
<b>III. Tempo-30-Zone.....</b>	<b>8</b>
1. Funktionelle Verkehrsbeschränkung .....	8
2. Kantonaler Vollzug von Bundesrecht .....	12
3. Auswirkungen der Revision auf die Kompetenzordnung.....	14
<b>IV. Würdigung und Ausblick .....</b>	<b>15</b>
<b>Bibliografie .....</b>	<b>17</b>

Universität Freiburg  
Institut für Föderalismus  
Av. Beauregard 1  
CH-1700 Freiburg

Tel. +41 (0) 26 300 81 25

[Website](#)



UNIVERSITÉ DE FRIBOURG FACULTÉ DE DROIT  
UNIVERSITÄT FREIBURG RECHTSWISSENSCHAFTLICHE FAKULTÄT

«Heute hat sich die Diskussion so entwickelt, dass aus der Frage <50 oder 60 km>? fast ein dogmatischer Streit geworden ist. Man liefert sich beinahe einen verkehrstechnischen, verkehrspolitischen <Religionskrieg> um diese 10 km Differenz. Es empfiehlt sich aber doch, diese Angelegenheit ganz nüchtern zu betrachten [...]»

Bundesrat Feldmann in den Debatten zur Einführung des Strassenverkehrsgesetzes des Bundes im Jahr 1958

## I. Ausgangslage

- 1 Über Geschwindigkeitsbegrenzungen lässt sich streiten. Der vorliegende Beitrag befasst sich nicht mit der Opportunität von Verkehrsmassnahmen und deren gewünschten und unerwünschten Wirkungen, sondern nimmt eine föderalistische Einordnung vor. Im Fokus steht die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf öffentlichen Strassen.
- 2 Die *grösste Lärmbelastung* für Personen in der Schweiz ist der Strassenverkehr. Während des Tages ist etwa jede siebte, nachts jede achte Person von schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm belastet.<sup>1</sup> Bei einer Wohnbevölkerung von rund 8,8 Mio.<sup>2</sup> sind somit tagsüber rund 1,3 Mio., in der Nacht rund 1,1 Mio. Personen von Lärm belastet, der ihnen schadet oder ihnen lästig ist und somit ihr Wohlbefinden beeinträchtigt.<sup>3</sup>
- 3 Die Schäden, die an lärmbelasteten Personen entstehen, sind Gesundheitsbeeinträchtigungen in Form von Krankheiten. Durch die Behandlung der Krankheit entstehen Gesundheitskosten, die wiederum nicht durch die lärmverursachenden Verkehrsteilnehmenden, sondern durch die Allgemeinheit getragen werden. Diese Kosten sind *externe Kosten*.<sup>4</sup> Der Strassenverkehr war im Jahr 2019 für 2,27 Milliarden Franken verursachte externe Lärmkosten verantwortlich; 55 % davon waren Gesundheitskosten, 45 % sonstige Belästigungskosten wie die Wertvermindung einer Immobilie an einer verkehrsbelasteten Strasse.<sup>5</sup>

Die infolge von Verkehrsunfällen entstehenden Kosten, die nicht von den Verkehrsteilnehmenden (oder deren Haftpflichtversicherer) bezahlt werden, gehören ebenfalls zu den externen Kosten.<sup>6</sup> Damit ist auf ein weiteres Argument für die Herabsetzung von Höchstgeschwindigkeiten hinzuweisen: die Verkehrssicherheit.<sup>7</sup> Im Folgenden begrenzen sich die Ausführungen jedoch auf den im politischen Diskurs dominierenden Aspekt der Lärmbelastung.

---

\* FLORIAN BERGAMIN, MLaw, ist Doktorand und Diplomassistent am Institut für Föderalismus.

\*\* OLIVER GAUTSCHI, MLaw, ist Doktorand und Diplomassistent am Lehrstuhl für Staats- und Verwaltungsrecht der Universität Freiburg.

<sup>1</sup> BAFU, [Stand der Lärmbelastung in der Schweiz](#).

<sup>2</sup> BFS, [Bevölkerungsstand am Ende des 3. Quartals 2022](#).

<sup>3</sup> Zu den schädigenden und lästigen Einwirkungen und deren Schwelle ausgedrückt als Immissionsgrenzwerte vgl. GRIFFEL, S. 80 f. Vgl. weiter EKL B, Grenzwerte – Empfehlungen, S. 22 f.

<sup>4</sup> ARE, [Externe Kosten und Nutzen](#), S. 5.

<sup>5</sup> ARE, [Externe Kosten und Nutzen](#), S. 23.

<sup>6</sup> ARE, [Externe Kosten und Nutzen](#), S. 28.

<sup>7</sup> Vgl. etwa die Erläuterungen des Grossen Rates Bern zur Abstimmung vom 12.3.2023 über die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle, S. 37: «Die Emmentalstrasse im Ortsinnern wird neu organisiert und umgestaltet und es wird Tempo 30 eingeführt. Die Massnahmen sollen die Ortsdurchfahrt für die Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger deutlich sicherer machen und die Aufenthaltsqualität entlang der Strasse erhöhen.»

- 4 Mit der raumplanungspolitisch gewollten Siedlungsentwicklung nach innen (vgl. Art. 1 Abs. 1 lit. a<sup>bis</sup> RPG<sup>8</sup>) und der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs<sup>9</sup> akzentuierte sich die Lärmbelastung besonders in den Städten und Agglomerationen. Insoweit überrascht es nicht, dass Forderungen nach einer Verminderung des Lärms vielfach der städtischen Verkehrspolitik entstammen.
- 5 Innerorts gilt, auch in den Städten und Agglomerationen, immer noch eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV<sup>10</sup>). Verschiedene Abweichungen sind möglich: So darf eine Gemeinde die zulässige Höchstgeschwindigkeit für einen Strassenabschnitt senken oder ein zonenweites Tempolimit vorsehen. Im Folgenden interessieren uns die Tempo-30-Zonen. Das UVEK legt in seiner *Verordnung Tempo-30-Zonen*<sup>11</sup> fest, nach welchen Kriterien die Einführung einer Tempo-30-Zone zulässig ist. Die Verordnung wurde per 1. Januar 2023 mit dem Ziel revidiert, den Kantonen die Anordnung einer Tempo-30-Zone zu erleichtern.<sup>12</sup>
- 6 Der *Schweizerische Städteverband* will noch einen Schritt weiter gehen: Der Lärmbelastung in den Städten soll begegnet werden mit einem «Paradigmenwechsel»<sup>13</sup> bei der generellen Geschwindigkeit innerorts – von bisher 50 km/h zu grundsätzlich 30 km/h in den Städten.<sup>14</sup> Nur so könnten der Lärm an seiner Quelle bekämpft und die Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht werden; Bauprojekte, die bislang durch Lärmeinsparungen blockiert und wegen einer strengen Praxis zu Lärm-Grenzwerten von Neubauten nicht realisiert wurden, könnten gebaut werden.<sup>15</sup>

Was überhaupt unter einer «Lärmbekämpfung an der Quelle» verstanden werden kann, steht im Zentrum verschiedener Studien, wie etwa der der kantonalen Vereinigung der Lärmschutzfachleute *Cercle Bruit Schweiz*. In einem Faktenblatt zur lärmreduzierenden Wirkung von Tempo 30 wird etwa festgehalten, dass mit einer herabgesetzten Geschwindigkeit auf 30 km/h eine Schallpegelreduktion zwischen 2–4.5 dB erreicht werden kann.<sup>16</sup> Das Lärminderungspotenzial hängt vom angewendeten Berechnungsmodell ab.<sup>17</sup> Die Berechnung bildete bereits kontroverser Gegenstand vor Bundesgericht.<sup>18</sup>
- 7 Dass die Forderung des Städteverbands nicht ohne Widerstand politische und rechtliche Wirkung entfalten wird, lässt sich an der *Parlamentarischen Initiative Rutz*<sup>19</sup> vorahnen und veranschaulichen. Die Initiative forderte die Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes, dass für Hauptverkehrsachsen innerorts generell Tempo 50 gelte und dieser Grundsatz nur aus Gründen der Sicherheit, insbesondere aber nicht durch Lärmschutzgründe, umgangen werden könne. Die Debatte, die durch die Initiative angestossen wurde, legt häufig bemühte Argumente für oder gegen Tempo-beschränkungen offen.

---

<sup>8</sup> Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22.6.1979; SR 700.

<sup>9</sup> BFS, *Leistungen im Personenverkehr 2021*.

<sup>10</sup> Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13.11.1962; SR 741.11.

<sup>11</sup> Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28.9.2001; SR 741.213.3.

<sup>12</sup> UVEK, *Erläuterungen SSV*, S. 3.

<sup>13</sup> ANDERS STOKHOLM, Präsident Schweizerischer Städteverband in: ALAN CASSIDY, NZZ am Sonntag vom 18.12.2022, S. 9.

<sup>14</sup> Schweizerischer Städteverband, Positionspapier Stadtentwicklung und Lärmschutz, S. 1.

<sup>15</sup> Schweizerischer Städteverband, Positionspapier Stadtentwicklung und Lärmschutz, S. 3.

<sup>16</sup> Cercle Bruit Schweiz, *Faktenblatt Tempo 30*. Auf der *Website des BAFU* finden sich weitere Hinweise auf durchgeführte Studien.

<sup>17</sup> Vgl. dazu JUD, S. 13.

<sup>18</sup> BGer, Urteil 1C\_589/2014 vom 3.2.2016 E. 3.5.

<sup>19</sup> Parlamentarische Initiative Gregor Rutz vom 16.6.2017, Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen, *Geschäft Nr. 17.462*.

Folgende Argumente wurden ins Feld geführt für die (durch die politische Initiative geforderte) Sicherung von generell Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen innerorts:<sup>20</sup>

- Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen ermögliche Verkehrsfluss; Tempo 30 würde zu Umwegfahrten führen und der Zielsetzung einer Kanalisierung des Durchgangsverkehrs zuwiderlaufen;
- Tempo 30 sei ausnahmsweise aus Sicherheitsgründen vorzusehen, aber nicht zum Lärmschutz, denn es liege in der Natur der Sache, dass die Lärmbelastung auf Hauptverkehrsachsen grösser ist; umgekehrt sei die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auch in Quartieren vorzuziehen, weil dort aufgrund tieferer Verkehrsbelastung die Lärmgrenzwerte nie erreicht werden;
- es sei ein Anliegen von Wirtschaft und Gewerbe, dass Verkehr auf Hauptachsen fliesst;
- Tempo-30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen stünde der Bündelung des Verkehrs entgegen, fördere Umwegfahrten und führe damit zu mehr Lärm und weniger Sicherheit in den Quartieren.

Die gegnerische Seite argumentierte wie folgt:<sup>21</sup>

- Die Forderung der Initiative sei ein zu grosser Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie. Der Spielraum bei der Umsetzung des Bundesrechts soll bestehen bleiben; Kantonen und betroffenen Gemeinden können untereinander bessere Lösungen finden.
- Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen vermeiden den «Handorgeleffekt» im dichten Strassenverkehr und erhöhen den Verkehrsfluss.

- 8 Das *Bundesgericht* befasste sich immer wieder mit Geschwindigkeitsbegrenzungen. Namentlich erachtete das Bundesgericht die Einführung von Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen («verkehrsorientierten Durchgangsstrassen») für zulässig<sup>22</sup> oder prüfte eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit als mögliche Sanierungsmassnahme, um eine Lärmverminderung zu erreichen.<sup>23</sup> Illustrativ befasste sich das Bundesgericht überdies mit der engen Beziehung zwischen dem Strassenverkehrsrecht und dem Umweltrecht: Die Verminderung von Lärmimmissionen im Strassenverkehr beurteilt sich aus umweltrechtlicher Sicht (als eine Lärmsanierung i.S.d. Art. 16 f. USG<sup>24</sup> sowie der Lärmschutzverordnung) wie auch nach Massgabe des Strassenverkehrsrechts (als Abweichung von der Regelgeschwindigkeit).<sup>25</sup>
- 9 Rechtlich werfen die Forderung des Städteverbands und die Revision der Verordnung Tempo-30-Zonen verschiedene Fragen auf. Der vorliegende Beitrag zeichnet den geltenden Gesetzesrahmen nach und betont dabei die bundesstaatlichen Implikationen. Ausgehend von der Kompetenzordnung zur Strassenhoheit und Strassenverkehrshoheit im Allgemeinen (II.) wird die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit in Tempo-30-Zonen im Besonderen betrachtet (III.). Eine Würdigung und ein Ausblick runden den Beitrag ab (IV.).

<sup>20</sup> Begründung der Parlamentarischen Initiative Gregor Rutz (Fn. 19).

<sup>21</sup> AB 2019 S 486 (Janiak).

<sup>22</sup> Die Beurteilung erfolgte in [BGE 136 II 539](#) nach den Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV; die Anordnung von Tempo-30-Zonen sind (neu) nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV) und unterliegen neu gelockerten Beurteilungskriterien (Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup> SSV; hierzu Ziff. III. des Beitrags).

<sup>23</sup> [BGer, Urteil 1C\\_45/2010 vom 9.9.2010](#).

<sup>24</sup> Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutz, USG) vom 7.10.1983; [SR 814.01](#).

<sup>25</sup> [BGer, Urteil 1C\\_589/2014 vom 3.2.2016 E. 2.](#)

## II. Strassenhoheit und Strassenverkehrshoheit im Bundesstaat

### 1. Bundesstaatliche Kompetenzordnung

- 10 Die Kantone üben alle Zuständigkeiten und Aufgaben aus, die nicht dem Bund zugewiesen sind (Art. 3 BV; sog. subsidiäre Generalklausel zugunsten der Kantone bzw. Grundsatz der Einzelermächtigung des Bundes).<sup>26</sup> Mit dem Perspektivenwechsel auf den Bund bedeutet dies: Der Bund verfügt nur über die Zuständigkeiten und Aufgaben, welche ihm in der Verfassung zugewiesen werden (Art. 42 BV; sog. Verfassungsvorbehalt für Bundesaufgaben).<sup>27</sup>
- 11 Das System der Kompetenzaufteilung ist «lückenlos», da neue Staatsaufgaben den Kantonen zufallen, soweit im relevanten Bereich keine Bundeskompetenz besteht.<sup>28</sup> Neue Zuständigkeiten und Aufgaben des Bundes müssen ihm zugewiesen werden, indem eine neue Verfassungsgrundlage geschaffen wird.<sup>29</sup>
- 12 Die Kompetenzaufteilung für sich allein beantwortet noch nicht, ob und nach welchen Kriterien Kompetenzen zugewiesen werden sollen und wie sie auszuüben sind. Die *Prinzipien der Subsidiarität* (Art. 5a und Art. 43a Abs. 1 BV) sowie der *fiskalischen Äquivalenz* (Art. 43a Abs. 2–3 BV) sind auf solche Fragen ausgerichtet. Subsidiarität – hierauf soll der Fokus liegen – besagt im Wesentlichen, dass Aufgaben auf der passenden Ebene erfüllt werden sollen: Der Bund soll nicht Aufgaben an sich ziehen, welche die Kantone gleich gut oder besser erfüllen können; die Kantone wiederum sollen nicht Aufgaben an sich ziehen, welche die Gemeinden genauso gut oder besser erfüllen können.<sup>30</sup> Der so formulierte Grundsatz bleibt weitgehend konturenlos und wurde von der rechtswissenschaftliche Lehre und die Praxis geschärft vor dem Hintergrund der Kompetenzzuweisung wie auch der Kompetenzausübung.<sup>31</sup>
- 13 Im Wesentlichen begründet das Subsidiaritätsprinzip für die bundesstaatliche Aufgabenaufteilung einen vornehmlich politischen, weniger rechtlich einklagbaren *Rechtfertigungsdruck*.<sup>32</sup> Konkret und in aller Kürze: Bei der *Zuweisung* neuer Kompetenzen an den Bund hat der Bund den Bedarf an der Kompetenzübertragung zu rechtfertigen; bei der *Ausübung* bestehender Kompetenzen hat er seine Regelungen auf das zur Erfüllung der übertragenen Aufgabe Notwendige zu beschränken.<sup>33</sup>
- 14 Die *Kompetenzen*, die jeweils den Kantonen oder dem Bund zustehen, lassen sich noch in weitere Kategorien einteilen und zeugen von einer grossen föderalistisch bedingten Vielfalt: Kompetenzen können eingeteilt werden nach ihrem Umfang oder ihrer Intensität, danach, wie sie sich zueinander verhalten oder nach der Art der Handlungsvorgabe.<sup>34</sup> In der Anwendung auf das Strassenrecht und damit auch auf die Tempo-30-Zonen werden die einzelnen Konstellationen noch auszuführen sein.

<sup>26</sup> Bspw. BIAGGINI, BSK BV, Art. 3 N 6; HÄFELIN/HALLER/KELLER/THURNHERR, N 1049 ff.

<sup>27</sup> BIAGGINI, BSK BV, Art. 3 N 6.

<sup>28</sup> Statt vieler TSCHANNEN, N 733.

<sup>29</sup> HÄFELIN/HALLER/KELLER/THURNHERR, N 1056, 1060; BIAGGINI, BSK BV, Art. 42 N 31 ff.

<sup>30</sup> BUNDESRAT, Botschaft BV, [BBl 1997 I 209](#).

<sup>31</sup> Siehe für einen Überblick zum Meinungsstand WALDMANN, in: [Newsletter IFF 4/2015](#). Vgl. den Bericht des Bundesrats zum Postulat Stadler als Beispiel dafür, nach welchen Kriterien der Bund das Subsidiaritätsprinzip konkretisiert.

<sup>32</sup> Nach h.L. wird dem Subsidiaritätsprinzip nur eine begrenzte normative Tragweite zugesprochen (vgl. WALDMANN, in: [Newsletter IFF 4/2015](#), S. 8 ff.)

<sup>33</sup> Vgl. bspw. SCHWEIZER/MÜLLER, SGK BV, Art. 5a N 24 m.w.H.

<sup>34</sup> BIAGGINI, BSK BV, Art. 3 N 36 ff. Siehe die Zusammenstellung und Typologie von [WALDMANN/SPIESS](#).

- 15 Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen ist die *Umsetzung* von Bundesrecht besonders relevant. Die Kantone setzen das Bundesrecht «nach Massgabe von Verfassung und Gesetz» um (Art. 46 Abs. 1 BV). «Umsetzung» bedeutet vor allem das Vollziehen des materiellen Bundesrechts; generell-abstrakte Ausführungsvorschriften in der Sache dürfen die Kantone nur erlassen, wenn eine entsprechende Kompetenz gegeben ist.<sup>35</sup> In organisatorischen und verfahrensrechtlichen Umsetzungsfragen liegt die Zuständigkeit grundsätzlich wieder bei den Kantonen: Der Kanton entscheidet in der Regel selbst, welche Behörden nach welchem Verfahren das Bundesrecht umsetzen.<sup>36</sup> Dabei kann es sich um kantonale und/oder kommunale Behörden handeln. Den kantonalen und kommunalen Behörden sollen dabei – abermals im Sinne des Subsidiaritätsgedankens – «möglichst grosse Gestaltungsfreiheiten» belassen und den «kantonalen Besonderheiten» Rechnung getragen werden (Art. 46 Abs. 3 BV). Die Kantone sollen den Vollzug von Bundesrecht auf die *örtlichen Verhältnisse* abstimmen können.<sup>37</sup> Diese Leitlinien des Subsidiaritätsprinzips sind auch für das Strassenrecht zu beachten.
- 16 Das *Strassenrecht* fasst die rechtlich vorgesehenen Schritte zusammen, bis der Führer bzw. die Führerin eines Motorfahrzeugs oder eines Fahrrads auf einer öffentlichen Strasse verkehren darf. Das Strassenrecht kann, angelehnt an die bundesstaatliche Kompetenzordnung, grob aufgeteilt werden in die Regelungsbereiche *Strasseninfrastruktur* und *Strassenverkehr*. Aufgrund ihrer originären Strassenhoheit dürfen die Kantone die Strasseninfrastruktur regeln (II.2.). Der Strassenverkehr ist kraft der Einzelermächtigung durch Art. 82 Abs. 1 BV eine Bundeszuständigkeit (II.3II.3.).

## 2. Von der Strassenhoheit der Kantone...

- 17 Die originäre Regelungsbefugnis der Kantone über das Strassenwesen wird gemeinhin als *Strassenhoheit* bezeichnet.<sup>38</sup> Der Begriff umfasste früher auch die Hoheit über die Benützung der Strasse – den Strassenverkehr – bevor der Bund die Strassenverkehrskompetenz erhielt (Art. 82 Abs. 1 BV, vgl. II.3.).<sup>39</sup> Nach heutigem Verständnis ist die Strassenhoheit auf die Befugnis der Kantone begrenzt, Regeln im Zusammenhang mit Strasseninfrastruktur zu erlassen.<sup>40</sup> In der Lehre ist deshalb auch von der *Strassenbauhoheit* die Rede.<sup>41</sup> Deren Umfang wird mit der Begriffstrias *Planung, Bau und Unterhalt* von Strassen umschrieben. Die Strassenhoheit umfasst ebenfalls die Hoheit der Kantone über die Benützungsarten,<sup>42</sup> d.h. die Widmungs-<sup>43</sup> bzw. Verfügungskompetenz.<sup>44</sup> Die Strassenhoheit ist eine originäre Kompetenz der Kantone; der Bund hat grundsätzlich keinen Einfluss auf den Zustand und den Umfang der kantonalen Strasseninfrastruktur. Die Strassenhoheit wird aber mannigfaltig begrenzt. Beispielsweise:<sup>45</sup>

<sup>35</sup> TSCHANNEN, N 625. Weitere Ausführungen durch den Kanton bedürfen einer entsprechenden Kompetenz im Bundeserlass.

<sup>36</sup> DERS., N 625.

<sup>37</sup> DERS., N 625.

<sup>38</sup> SCHAFFHAUSER, SGK BV, Art. 82 N 3; für eine Übersicht vgl. MOSER, S. 83 f.

<sup>39</sup> MOSER, S. 84.

<sup>40</sup> Vgl. BELSER, BSK SVG, Art. 3 N 4.

<sup>41</sup> Allen voran LENDI, Komm. aBV, Art. 37 N 7; vgl. auch KERN, BSK BV, Art. 82 N 8 m.w.H.

<sup>42</sup> So LENDI, Komm. aBV, Art. 37<sup>bis</sup> N 13 f.; MOSER, S. 86.

<sup>43</sup> SCHAFFHAUSER, SGK BV, Art. 82 N 3.

<sup>44</sup> BELSER, BSK SVG, Art. 3 N 3, 44; BIAGGINI, Komm. BV, Art. 82 N 5; KERN, BSK BV, Art. 82 N 8; vgl. nuanciert BEYELER/DIEBOLD, CR BV, Art. 82 N 27.

<sup>45</sup> Vgl. für viele weitere Beispiele BELSER, BSK SVG, Art. 3 N 6.

- durch den relativ neuen Art. 83 Abs. 1 BV in der Fassung vom 12. Februar 2017, wonach die Kantone für eine «ausreichende Strasseninfrastruktur» zu sorgen haben und damit für einen minimalen Infrastrukturstandard;<sup>46</sup>
- durch die Strassenverkehrshoheit des Bundes (Art. 82 Abs. 1 BV, vgl. sogleich II.3.). Sie schränkt die Verfügungskompetenz der Kantone über ihre Strasseninfrastruktur ein, denn eine Strasse darf nur der Öffentlichkeit gewidmet werden, wenn sie den bundesrechtlichen Vorgaben genügt, insbesondere der Signalisation und Markierung.<sup>47</sup> Daran erinnert auch Art. 3 Abs. 1 SVG: «Die kantonale Strassenhoheit bleibt *im Rahmen des Bundesrechts* gewahrt»;
- durch die Zuweisung der Strassenhoheit über Nationalstrassen an den Bund (Art. 83 Abs. 2 BV); oder
- durch die Oberaufsicht des Bundes über Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung, die nicht Nationalstrassen sind (Art. 82 Abs. 2 BV).<sup>48</sup>

18 Aus der ursprünglich umfassenden Strassenhoheit der Kantone wurden über die Zeit immer wieder Teilbereiche mittels Einzelermächtigung an den Bund zugewiesen. Den Kantonen (bzw. teilweise den Gemeinden) verbleibt somit die Zuständigkeit zur Regelung der Belange von Strassenplanung, -bau und -unterhalt sowie die grundsätzliche Verfügungsgewalt über die Strassen, die nicht der eigentlichen Regelung des Strassenverkehrs zuzurechnen sind.<sup>49</sup> Zur Strassenhoheit gehört gemäss BELSER – und dies ist vor dem Hintergrund einer Abhandlung über Tempo-30-Zonen besonders hervorzuheben – auch die Befugnis, Strassen (bzw. den Verkehr darauf) zu beruhigen.<sup>50</sup>

### 3. ...zur Strassenverkehrshoheit des Bundes

- 19 Das Strassenverkehrsrecht entstand – wie im Übrigen das Recht sämtlicher Verkehrssektoren – als Antwort auf technische Entwicklungen bei den Motorfahrzeugen. Bis 1921 regulierten die Kantone den Strassenverkehr selbständig; fast sämtliche Kantone schlossen aber schon früh Konkordate ab «über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr» (1904) bzw. «über eine einheitliche Verordnung betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern» (1914).<sup>51</sup> Am 22. Mai 1921 wurde schliesslich ein neuer Art. 37<sup>bis</sup> BV 1874<sup>52</sup> von Volk und Ständen angenommen, der den Bund befugte, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen.<sup>53</sup> Es dauerte weitere 11 Jahre, bis 1932 das Motorfahrzeuggesetz (MFG)<sup>54</sup> in Kraft trat, welches schliesslich am 1. Oktober 1959 vom Strassenverkehrsgesetz (SVG)<sup>55</sup> abgelöst wurde.<sup>56</sup>
- 20 Art. 82 Abs. 1 BV, die Nachfolgebestimmung von Art. 37<sup>bis</sup> BV 1874, begründet eine umfassende Gesetzgebungskompetenz des Bundes im Bereich des Strassenverkehrs und ermächtigt den Bund, einen bestimmten Bereich vollständig zu erfassen und abschliessend zu regeln.<sup>57</sup> Der Bund hält

<sup>46</sup> Die Lehre spricht dieser Bestimmung aber bloss einen programmatischen Charakter zu. Vgl. KERN, CR BV, Art. 83 N 11; BIAGGINI, Komm. BV, Art. 83 N 1b.

<sup>47</sup> Vgl. BELSER, BSK SVG, Art. 3 N 5; SCHAFFHAUSER, SGK BV, Art. 82 N 4.

<sup>48</sup> BEYELER/DIEBOLD, CR BV, Art. 82 N 36.

<sup>49</sup> KERN, BSK BV, Art. 82 N 8.

<sup>50</sup> BELSER, BSK SVG, Art. 3 N 4.

<sup>51</sup> WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, Allg. Vorb. N 2 f.

<sup>52</sup> [Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29.5.1874](#) (ersetzt durch BV).

<sup>53</sup> Vgl. KERN, BSK BV, Art. 82 N 1; BEYELER/DIEBOLD, CR BV, Art. 82 N 5; WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, Allg. Vorb. N 5.

<sup>54</sup> Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15.3.1932 (AS 48 513; aufgehoben am 1.1.1963, AS 1962 1364).

<sup>55</sup> Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19.12.1958; SR 741.01.

<sup>56</sup> Eingehend WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, Allg. Vorb. N 6 ff.

<sup>57</sup> KERN, BSK BV, Art. 82 N 6; BGE 127 I 60 E. 4b; HÄFELIN/HALLER/KELLER/THURNHERR, N 1084.



damit die Strassenverkehrshoheit; er regelt namentlich mit dem Strassenverkehrsgesetz den *Betrieb* der für den Verkehr offenen öffentlichen Strassen.<sup>58</sup> Das Bundesrecht ist verkehrsteilnehmer- und verkehrsmittellorientiert: Um einen geordneten, sicheren Betrieb auf den öffentlichen Strassen sicherzustellen, sieht das Bundesrecht Regeln über die Zulassung von Fahrzeugen und deren Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern vor, Verhaltensregeln während des Verkehrs sowie haftpflicht- und strafrechtliche Folgen bei Regelverstössen.<sup>59</sup>

- 21 Die Kompetenz des Bundes im Strassenverkehr ist konkurrierend mit nachträglich derogierender Wirkung:<sup>60</sup> Die kantonalen Zuständigkeiten und Regelungen bleiben solange und soweit bestehen, als der Bund von seiner Zuständigkeit keinen Gebrauch gemacht bzw. seine Kompetenzen nicht ausgeschöpft hat.<sup>61</sup> Erst wenn der Bundesgesetzgeber seine Kompetenz vollständig ausgeschöpft und den von der verfassungsrechtlichen Kompetenznorm erfassten Bereich abschliessend geregelt hat, bleibt kein Raum mehr für kantonales Recht und bestehende kantonale Regelungen werden hinfällig.
- 22 Die Kantone konnten so in der Vergangenheit selbständig regeln, wer die Kosten von besonderen Polizeieinsätzen zur Verkehrsregelung bzw. zur Sicherstellung einer geordneten Parkierung zu tragen hat, oder wie die Kostenersatzpflicht der Beteiligten beim Abschleppen eines verkehrswidrig abgestellten Fahrzeugs aussieht.<sup>62</sup>
- 23 Erschöpfend legiferiert hat der Bundesgesetzgeber hingegen, als er für das gesamte Hoheitsgebiet geltende Verkehrsbeschränkungen für Motorfahrzeuge und Fahrräder vorsah<sup>63</sup> oder als er Regeln über Signale und Markierungen erliess und erklärte, nur diese Signale seien an den öffentlichen Strassen anzubringen.<sup>64</sup> Ein Kanton darf also weder per Rechtssatz für das ganze Hoheitsgebiet Beschränkungen des Motorfahrzeug- und Fahrradverkehrs anordnen noch eigene, kantonalrechtliche Signalisationen vorsehen (vgl. Art. 5 Abs. 3 SVG).<sup>65</sup>
- 24 Der Bundesgesetzgeber übt seine Gesetzgebungskompetenz für den Strassenverkehr umfassend aus, räumt aber den Kantonen auf Gesetzesstufe wiederum Ermessen<sup>66</sup> ein bei der lokalen Verkehrsgestaltung: So verankert Art. 3 Abs. 1 SVG, dass die kantonale Strassenhoheit im Rahmen des Bundesrechts stets zu wahren ist. Die Kantone sind weiterhin befugt, *für bestimmte Strassen* Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen (Art. 3 Abs. 2 SVG).
- 25 Den Kantonen bleibt nebst den geschilderten engen Spielräumen für eine eigene verkehrsrechtliche Gesetzgebung nur die Umsetzung des Verkehrsrechts des Bundes. In erster Linie haben sie

<sup>58</sup> SCHAFFHAUSER, SGK BV, Art. 82 N 6; MOSER, S. 79: «Grundordnung zur Benützung der Strasse zum Zweck des Verkehrs». Vgl. WALDMANN/KRAEMER, BSK SVG, Allg. Vorb. N 17 f., zur Ordnungs- und Schutzfunktion des SVG.

<sup>59</sup> Vgl. SCHAFFHAUSER, SGK BV, Art. 82 N 2; BEYELER/DIEBOLD, CR BV, Art. 82 N 27; BIAGGINI, Komm. BV, Art. 82 N 2.

<sup>60</sup> BIAGGINI, Komm. BV, Art. 82 N 2; BEYELER/DIEBOLD, CR BV, Art. 82 N 22; KERN, BSK BV, Art. 82 N 2; SCHAFFHAUSER, SGK BV, Art. 82 N 2; vgl. zur konkurrierenden Kompetenz TSCHANNEN, N 763 f.; HÄFELIN/HALLER/KELLER/THURNHERR, N 1092 ff.

<sup>61</sup> BEYELER/DIEBOLD, CR BV, Art. 82 N 22; vgl. BGE 127 I 60 E. 4b.

<sup>62</sup> Beispiele nach BGE 127 I 60 E. 4b.

<sup>63</sup> BGE 130 I 134 E. 3.2; vgl. Art. 2 Abs. 1 lit. b SVG. Ein Kanton ist nicht befugt, die erforderlichen Bestimmungen für ein kantonales Sonntagsfahrverbot zu erlassen, wie dies mit einer kantonalen Volksinitiative für zwölf autofreie Sonntage im Jahr gefordert wurde (BGE 130 I 134 E. 3). Die Gesamtzahl der Anordnungen oder deren Anteil am kommunalen oder kantonalen Strassennetz spielt keine Rolle (BGer, Urteil 1C\_117/118 vom 20.3.2018 E. 4.2).

<sup>64</sup> Art. 5 Abs. 1 und 3 SVG sowie die Bestimmungen der SSV.

<sup>65</sup> Vgl. auch HÄNER, N 161.

<sup>66</sup> BELSER, BSK SVG, Art. 3 N 3, 44.

über die Einhaltung der verkehrspolizeilichen Vorschriften zu wachen.<sup>67</sup> Ergänzend – und ihrerseits eingrenzend – sind weitere bundesrechtliche Vorschriften mit Berührungspunkten zum Strassenverkehr: Die Bundesgesetzgebung über den Umweltschutz enthält etwa Vorgaben an die Lärmemissionsbegrenzung bei neuen und geänderten (Art. 12 USG, Art. 7 ff. LSV<sup>68</sup>) und bei der Sanierung bestehender Verkehrsanlagen (Art. 13 ff. LSV). Als weiteres Beispiel wird im Raumplanungsgesetz den Kantonen vorgeschrieben, in ihrer Richtplanung Aufschluss über den Stand und die bisherige Entwicklung des Verkehrs zu geben (Art. 6 Abs. 2 lit. b RPG) und festzulegen, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden (Art. 8a Abs. 1 lit. b RPG).<sup>69</sup>

- 26 Als *Zwischenfazit* lässt sich festhalten, dass zwischen der Strassenbauhoheit der Kantone und der Strassenverkehrshoheit des Bundes zu unterscheiden ist. Bei der Bundeszuständigkeit über den Strassenverkehr ist zu ermitteln, ob noch Raum für kantonales Recht besteht oder ob sich die Rolle der Kantone auf die Umsetzung von Bundesrecht begrenzt. Danach wird aus bundesstaatlicher Perspektive geprüft, ob den Kantonen bzw. den Gemeinden Räume belassen werden bei der Umsetzung und wenn ja: welche. Folgend wird aufzuzeigen sein, wie die Tempo-30-Zonen rechtlich geregelt sind.

### III. Tempo-30-Zone

#### 1. Funktionelle Verkehrsbeschränkung

- 27 Was ist eine Tempo-30-Zone? Jede Begrenzung der Geschwindigkeit auf einer öffentlichen Strasse ist eine *funktionelle Verkehrsbeschränkung*.<sup>70</sup> Auch die Tempo-30-Zone ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung und somit eine funktionelle Verkehrsbeschränkung, die sich aber nicht auf eine einzelne Strasse oder einen Strassenabschnitt bezieht, sondern auf mehrere Strassen in einem Quartier oder Siedlungsbereich – auf eine *Zone*.

Eine Begrenzung der (Höchst-)Geschwindigkeit auf 30 km/h kann sich auch auf Strassenabschnitte (anstelle von Zonen) beziehen. Rechtlich wird diese Form der Verkehrsbeschränkung in Art. 108 SSV<sup>71</sup> geregelt (vgl. Abs. 5). Hingegen gelten hierfür andere Voraussetzungen als für die Anordnung einer Tempo-30-Zone (Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup> SSV). Namentlich ist für Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf einem Strassenabschnitt, wie etwa die Begrenzung auf 30 km/h auf einer Strasse mit generell 50 km/h, ein Gutachten im Sinne von Art. 32 Abs. 3 SVG erforderlich (Art. 108 Abs. 4 i.V.m. Art. 108 Abs. 2 SSV).

Auch die Begegnungszone ist eine zonenbezogene funktionelle Verkehrsbeschränkung. Das Signal «Begegnungszone» kennzeichnet gemäss Art. 22b SSV die Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen (Abs. 1). Die Höchstgeschwindigkeit in Begegnungszonen beträgt 20 km/h (Abs. 2).

Die folgenden Ausführungen konzentrieren sich allein auf die Einführung von Tempo-30-Zonen.

- 28 Wird ein *Zonensignal* passiert, gelten die mit dem Zonensignal angezeigten Rechte und Pflichten mit Beginn der Zonensignalisation bis zum jeweiligen Ende-Signal. Das Ende-Signal zeigt an, dass wiederum die allgemeinen Verkehrsregeln gelten (Art. 2a Abs. 3 SSV).
- 29 Das Signal «Tempo-30-Zone» kennzeichnet gemäss Signalisationsverordnung Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Art. 22a SSV). Zudem gelten in einer

<sup>67</sup> BGE 127 I 60 E. 4b; Vgl. SCHAFFHAUSER, SGK BV, Art. 82 N 2.

<sup>68</sup> Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15.12.1986; SR 814.41.

<sup>69</sup> KERN, BSK BV, Art. 82 N 6.

<sup>70</sup> BELSER, BSK SVG, Art. 3 N 50, 56, in Abgrenzung zum Totalfahrverbot, welches für sämtliche Fahrzeuge auf einer Strasse gilt (N 40 f.); Vgl. Art. 18 SSV.

<sup>71</sup> Signalisationsverordnung (SSV) vom 5.9.1979; SR 741.21.

Tempo-30-Zone besondere verkehrsrechtliche Massnahmen (u.a. grundsätzlicher Rechtsvortritt und keine Fussgängerstreifen, ausser wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen; Art. 4 Abs. 1 [*e contrario*] und 2 Verordnung Tempo-30-Zone).



Zonensignal 2.59.1 der SSV

- 30 Die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, welche die Einzelheiten für die Anordnung einer Tempo-30-Zone regelt (Art. 1 Verordnung Tempo-30-Zonen), ist die letzte Station einer *Kaskade* von Rechtsgrundlagen, die beim Strassenverkehrsgesetz (SVG) beginnt, über die Verkehrsregelnverordnung (VRV) und die Signalisationsverordnung (SSV) führt und schliesslich bei der genannten Verordnung Tempo-30-Zonen endet. Am 1. Januar 2023 trat die revidierte Fassung der SSV in Kraft,<sup>72</sup> die wir weiter unten (N 43 ff.) beleuchten werden. Zuerst einmal folgen Ausführungen zur Rechtslage, die bis am 31. Dezember 2022 galt.
- 31 Gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG können Kantone und Gemeinden funktionelle Verkehrsbeschränkungen auf bestimmten Strassen vornehmen. Der Absatz zählt *öffentliche Interessen*<sup>73</sup> auf, die durch die Verkehrsbeschränkung erreicht werden sollen, z.B. der Schutz vor Lärm und Luftverschmutzung, eine erhöhte Verkehrssicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe (Satz 1). Insbesondere in Wohnquartieren kann damit der Verkehr beschränkt werden (Satz 2).
- 32 Die *Massnahmen zur Verkehrsbeschränkung* können von den Kantonen nicht beliebig ergriffen werden, denn Beschränkungen und Anordnungen für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr müssen durch Signale oder Markierungen angezeigt werden (Art. 5 Abs. 1 SVG). Die Signale und Markierungen, welche den Kantonen zur Verfügung stehen, werden durch Bundesrecht, durch die Signalisationsverordnung (SSV) vorgegeben.<sup>74</sup> Nur diese Signale dürfen von den Behörden verwendet werden (Art. 5 Abs. 3 SVG). Die Signalisation kann mit Auflagen verknüpft werden. Anschaulich ist dies für die Signale zur Geschwindigkeitsbeschränkung.
- 33 Zuerst ist das Strassenverkehrsgesetz einschlägig: Art. 32 Abs. 2 SVG hält fest, dass der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen zu beschränken hat. Die festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken herab- oder heraufgesetzt werden. Grundsätzlich darf die zuständige Behörde eine solche Anpassung der Höchstgeschwindigkeit nur auf Grund eines Gutachtens vornehmen. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen (Art. 32 Abs. 3 SVG).

<sup>72</sup> Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28.9.2001; SR 741.213.3. Änderung vom 24.8.2022 (AS 2022 499).

<sup>73</sup> BELSER, BSK SVG, Art. 3 N 59, vgl. auch N 47 («Ziele»).

<sup>74</sup> Vgl. BELSER, BSK SVG, Art. 3 N 59.

Die Gutachtenspflicht bei Geschwindigkeitsbeschränkungen war 1958 als ein «Sicherheitsventil» eingeführt worden.<sup>75</sup> Es sollte «verhüten, dass unnötige, schikanöse, unzweckmässige und allzu uneinheitliche örtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen verfügt werden.»<sup>76</sup> Man könne also «*nicht einfach ins Blaue hinein* Geschwindigkeitsbeschränkungen verfügen; sondern bevor eine Geschwindigkeitsbeschränkung verfügt wird, muss untersucht werden, ob sie verkehrstechnisch notwendig und damit gerechtfertigt ist.»<sup>77</sup> Die Gutachtenspflicht wurde flankiert von einer Beschwerdemöglichkeit gegen die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Tempo-30-Zonen wurden erst 1989, also einige Jahrzehnte später, rechtlich geregelt.<sup>78</sup>

- 34 Die *allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten* hat der Bundesrat in der Verkehrsregelverordnung festgelegt (Art. 4a VRV). In Ortschaften darf höchstens 50 km/h gefahren werden (Art. 4a Abs. 1 VRV). Als Ortschaft gilt jedes dichtgebaute Gebiet bzw. jede dichte Überbauung (Art. 4a Abs. 2 VRV). Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten sind *Grundregeln*.<sup>79</sup> Eine Abweichung von der Regel ist möglich, indem sie entsprechend signalisiert wird (Art. 4a Abs. 5 VRV). Die Signalisation wiederum richtet sich nach den Vorgaben der Signalisationsverordnung (SSV).
- 35 Die Signalisationsverordnung befasst sich u.a. mit der Anordnung der Höchstgeschwindigkeit während der Fahrt durch *Signale* (Art. 22 ff. SSV). Geschwindigkeitsvorgaben dürfen nicht beliebig signalisiert werden. Drängt sich auf Strassen mit schnellem Verkehr eine erhebliche Geschwindigkeitsherabsetzung auf, wird die Höchstgeschwindigkeit stufenweise gesenkt (Art. 22 Abs. 2 SSV).
- 36 Art. 22 Abs. 2 SSV verweist auf Art. 108 SSV. Diese Bestimmung befasst sich in mehreren Absätzen damit, wie und unter welchen *Voraussetzungen* der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit *abgewichen* werden darf.
- 37 Einleitend wird in Abs. 1 festgehalten, dass zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs die kantonale Behörde (oder das ASTRA) für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen kann. Art. 108 Abs. 2 SSV zählt *abschliessend* die *Gründe* auf, welche eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten erforderlich machen können.<sup>80</sup> Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben (lit. a); bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes (lit. b); es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert (lit. c) oder es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden (lit. d).
- 38 Art. 32 Abs. 3 SVG setzt voraus, dass die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden darf. Art. 108 Abs. 4 SSV konkretisiert diese Gutachtenspflicht: Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist durch ein Gutachten die *Verhältnismässigkeit* einer Massnahme festzulegen, d.h. ob die Anpassung der Höchstgeschwindigkeit notwendig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.
- 39 Art. 108 Abs. 5 SSV nennt für jede Strassenkategorie die zulässige abweichende Höchstgeschwindigkeit. Innerorts sind geringere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h möglich, also auch die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf einem bestimmten Strassenabschnitt (lit. d); mit einer Zonensignalisation sind 30 km/h bzw. 20 km/h zulässig (lit. e).

<sup>75</sup> AB S 1958 III 480 (Eggenberger). Damals lief das Gutachten noch unter der Bezeichnung einer «verkehrstechnischen Untersuchung».

<sup>76</sup> AB N 1958 III 480 (Eggenberger).

<sup>77</sup> AB N 1958 III 486 (Feldmann), Hervorhebung im Original.

<sup>78</sup> AS 1989 438.

<sup>79</sup> So die Sachüberschrift von Art. 4a VRV.

<sup>80</sup> BGer, Urteil 1C\_45/2010 vom 9.9.2010 E. 2.3.

- 40 Art. 108 Abs. 6 SSV delegiert dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Zuständigkeit zur Regelung der Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten.<sup>81</sup> In seiner Verordnung Tempo-30-Zonen legt das UVEK in erster Linie die Anforderungen an die Ausgestaltung, Signalisation und die Markierung der Tempo-30-Zonen fest.

Die Verordnung enthält allerdings auch strassenbauliche Vorgaben: Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen (Art. 5 Abs. 3 Verordnung Tempo-30-Zonen). *Nota bene* greift diese Ordnungsbestimmung – die nicht direkt strassenverkehrsrechtlicher Natur scheint und nicht eine Signalisation oder Markierung im Sinne der SSV vorsieht (Art. 2 Abs. 1<sup>bis</sup> SSV verweist auf die Signale und Markierungen in Anhang 2) – in die strassenbauliche Hoheit der Kantone (N 17) ein. Aus kompetenzrechtlicher Sicht ist diese Eingrenzung der kantonalen Zuständigkeit fragwürdig, selbst wenn die strassenbauliche Anpassung nur «nötigenfalls» geschehen soll und so für die Behörden ein Ermessensspielraum besteht.

- 41 Art. 3 der Verordnung Tempo-30-Zonen führte aus, was unter einem *Gutachten* i.S.v. Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV *im Kontext von Tempo-30-Zonen* und Begegnungszonen zu verstehen war: Dieses als Kurzbericht auszugestaltende Gutachten umfasste namentlich die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen oder Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche. Die realisierten Massnahmen waren nach spätestens einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen (Art. 6 Verordnung Tempo-30-Zonen).
- 42 Kurzum: Das Bundesrecht sah eine Gutachtenspflicht für die Einführung einer Tempo-30-Zone vor, das UVEK konkretisierte die Pflicht in der Verordnung Tempo-30-Zonen und ergänzte sie mit einer Berichterstattungspflicht.
- 43 Per 1. Januar 2023 entfiel die Gutachtens- und Berichterstattungspflicht für Tempo-30-Zonen. Der Bundesrat führte damit eine Ausnahme von der Gutachtenspflicht für Geschwindigkeitsbeschränkungen ein (Art. 32 Abs. 3 Satz 2 SVG). Angepasst wurden die Signalisationsverordnung sowie die Verordnung Tempo-30-Zonen. Art. 2a Abs. 5 SSV sieht nun ausdrücklich vor, dass das Signal «Tempo-30-Zone» nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig ist. Gemäss Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup> SSV sind die Abs. 1, 2 und 4 von Art. 108 SSV für die Anordnung von Tempo-30-Zonen nun unbeachtlich. Wie und unter welchen Voraussetzungen die Kantone und Gemeinden von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abweichen können, um eine Tempo-30-Zone einzuführen, *richtet sich allein nach den öffentlichen Interessen gemäss Art. 3 Abs. 4 SVG*. Die Verordnung Tempo-30-Zonen wurde in diesem Sinne angepasst: Die Bestimmungen zur Gutachtens- (Art. 3) bzw. Berichterstattungspflicht (Art. 6 Verordnung Tempo-30-Zonen) wurden aufgehoben. Die zulässigen abweichenden Höchstgeschwindigkeiten gemäss Art. 108 Abs. 5 SSV bleiben bestehen. Bestehen bleibt auch die Pflicht der Behörden, für die Anordnung einer Tempo-30-Zone eine *Verfügung* zu erlassen (Art. 107 Abs. 1 lit. a SSV). Dass die Anordnung auch ohne Gutachten verhältnismässig sein muss, ergibt sich aus Art. 3 Abs. 4 SVG<sup>82</sup> und im Übrigen bereits aus der Bundesverfassung (Art. 5 Abs. 2 BV).
- 44 Die zuständige Behörde kann nun eine Tempo-30-Zone anordnen, ohne vorher ein Gutachten einholen sowie nachträglich die Massnahme überprüfen zu müssen. Für die Anordnung einer Tempo-30-Zone verbleiben folgende Voraussetzungen:
- Die Tempo-30-Zone verfolgt eines der *öffentlichen Interessen* aus Art. 3 Abs. 4 SVG und ist *verhältnismässig* (Art. 5 Abs. 2 BV);
  - zudem darf die Tempo-30-Zone weiterhin nur auf *nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen* (bzw. siedlungsorientierten Strassen<sup>83</sup>) angeordnet werden (Art. 2a Abs. 5 SSV); und

<sup>81</sup> Departementsverordnung des UVEK gestützt auf Art. 106 Abs. 1 SVG sowie Art. 108 und 115 SSV.

<sup>82</sup> In diesem Sinne BELSER, BSK SVG, Art. 3 N 44.

<sup>83</sup> UVEK, Erläuterungen SSV, S. 1, 3.

- schliesslich muss die Zone auf *Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen* liegen, auf denen *besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren* werden soll (Art. 22a SSV).
- 45 Der so gesetzte Rechtsrahmen geht also nach wie vor davon aus, dass die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h die Ausnahme bildet<sup>84</sup> und mit öffentlichen Interessen begründet werden muss. Auf *verkehrsorientierten Strassen* – allen Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind (Art. 1 Abs. 9 SSV) – gilt nach wie vor generell die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der *Einbezug* einer verkehrsorientierten Strasse in eine Tempo-30-Zone ist möglich, bedarf aber weiterhin eines Gutachtens (Art. 2a Abs. 6 SSV).

## 2. Kantonaler Vollzug von Bundesrecht

- 46 Die Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo-30-Zone wurden mit der Revision der SSV und der Verordnung Tempo-30-Zonen stark verändert. Neu dürfen die zuständigen Behörden Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen einrichten, ohne vorab ein Gutachten einholen zu müssen. Der Vollzug von Bundesrecht durch die Kantone für die Anordnung von Tempo-30-Zonen ist durch zwei unterschiedliche Perspektiven zu betrachten.
- 47 Die eine Perspektive verfolgt unsere Ausführungen zur *Kaskadenordnung im Strassenverkehrsrecht* weiter: Das Bundesrecht gibt vor, mit welchen Signalen und Markierungen eine Strasse ausgestattet werden darf und unter welchen Voraussetzungen die Kantone sie anordnen und anbringen dürfen oder müssen.
- 48 Die andere Perspektive befasst sich mit den Motiven und den Argumentationssträngen, die den Kantonen für die *Begründung eines öffentlichen Interesses* an einer Tempo-30-Zone zur Verfügung stehen. Soll eine Geschwindigkeitsreduktion zum Beispiel als Lärmschutzmassnahme gerechtfertigt werden, so hat sich die Massnahme zwingend auf die vom Bund erlassenen einschlägigen Vorgaben über schädliche und lästige Lärmemissionen zu beziehen.
- 49 Wer ist nun aber für den Vollzug von Bundesrecht zu Tempo-30-Zonen zuständig? Art. 3 Abs. 2 SVG befugt die Kantone dazu, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen; die Kantone dürfen diese Befugnis zur funktionellen Verkehrsbeschränkung den Gemeinden übertragen. Einen weiteren Anhaltspunkt findet sich in der Signalisationsverordnung: Unter Behörde im Sinne der SSV ist die Behörde zu verstehen, die nach kantonalem Recht für die Anordnung, Anbringung und Entfernung von Signalen und Markierungen zuständig ist (Art. 1 Abs. 2 lit. c SSV). Die Zuständigkeit für den Vollzug von Bundesrecht zu Tempo-30-Zonen richtet sich also nach dem kantonalen Strassenrecht. Die zufällig ausgewählten Beispiele der Kantone Freiburg, Zürich, Bern und Basel-Stadt sollen illustrieren, wie solche Regelungsansätze im kantonalen Strassenrecht ausgestaltet sind:
- Im *Kanton Freiburg* ist die Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur für die Signalisierung verantwortlich (Art. 61 MobG-FR<sup>85</sup>). Als Mobilitätsinfrastruktur gilt auch die Strasse (Art. 10 Abs. 2 MobG-FR). Eine Signalisationsanlage darf nur aufgestellt werden, wenn sie im Sinne der SSV verfügt wird (Art. 60 Abs. 1 MobG-FR). Sollen zusätzlich zur Signalisation auch bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbeschränkung

---

<sup>84</sup> Vgl. BGE 136 II 539 E. 2.3.

<sup>85</sup> Mobilitätsgesetz (MobG) vom 5.11.2021; SGF 780.1.

beitragen, müssen diese grundsätzlich Teil eines Gesamtkonzepts sein und in den Gemeinde-richtplan integriert werden (Art. 98 Abs. 1 MobG-FR).<sup>86</sup> Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen sind also in erster Linie die Gemeinden zuständig, denn auf dem Gemeindegebiet liegt der Grossteil der «nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen» (Art. 2a Abs. 5 SSV). Wird die Zone mit baulichen Massnahmen angeordnet, müssen die Gemeinden vor der Verfügung über die Anordnung der Zone (Art. 107 Abs. 1 SSV) die weitergehenden kantonalen Vorschriften befolgen und die Zone in ihren Richtplan integrieren und sie als Teil eines Gesamtkonzepts ausweisen.

- Im *Kanton Zürich* obliegt der Vollzug des Signalisationsrechts des Bundes der Kantonspolizei (§ 1 KSigV-ZH<sup>87</sup>). Die Anordnung einer Tempo-30-Zone würde wohl als «dauernde Verkehrsordnung auf Gemeindestrassen» in die Zuständigkeit der Kantonspolizei fallen (§ 4 Abs. 2 KSigV-ZH): Die zuständige Gemeindebehörde hat bei der Kantonspolizei einen entsprechenden Antrag zu stellen. Der Antrag darf nur abgelehnt werden, wenn die Verkehrstechnische Kommission des Kantons angehört wurde. In dieser Kommission ist der Gemeindepräsidentenverband, die Verkehrspolizei, die Statthalterkonferenz und die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) vertreten (§ 2 Abs. 1 KSigV-ZH). In Zürich und Winterthur obliegt der Vollzug des Signalisationsrechts den städtischen Behörden (§ 27 KSigV-ZH).
- Der *Kanton Bern* bestimmt in Art. 66 des Strassengesetzes (SG-BE)<sup>88</sup> die Zuständigkeiten für Verkehrsordnungen, Signalisationen und Markierungen. Demnach verfügt der Kanton Verkehrsordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 2–4 SVG für Kantonsstrassen und Strassen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen (Art. 66 Abs. 1 SG-BE). Gemeinden verfügen ihrerseits Verkehrsordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 2–4 SVG für alle übrigen öffentlichen Strassen sowie für alle öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümerinnen und Eigentümer (Art. 66 Abs. 2 SG-BE). Die Zuständigkeitszuordnung gilt auch für das Anbringen von Signalen und Markierungen (Art. 66 Abs. 3 SG-BE). Sofern Gemeindestrassen betroffen sind, sind im Kanton Bern die Gemeinden zuständig, Tempo-30-Zonen anzuordnen. Geschwindigkeitsbeschränkungen bedürfen der Zustimmung des kantonalen Tiefbaumts, sofern die Verkehrsmassnahmen länger als 60 Tage beibehalten werden (Art. 44 Abs. 2 lit. d SV-BE<sup>89</sup>). Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in Zonen – im Regelfall sind solche Verkehrsmassnahmen langfristig angedacht – dürfen also weiterhin nicht im Alleingang von den Gemeinden angeordnet werden, sondern bedürfen der Zustimmung des Kantons.
- Als letztes Beispiel illustriert auch die Rechtslage im *Kanton Basel-Stadt*, wie die Zuständigkeiten bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen aufgeteilt werden. Im Weiteren lässt sich an diesem Beispiel zeigen, wie sich der föderalistische Spielraum manifestiert: Für Verkehrsordnungen betreffend die Gemeindestrassen im Stadtgebiet und die Kantonsstrassen in den Gemeinden Bettingen und Riehen ist das Bau- und Verkehrsdepartement zuständig (§ 3 Abs. 1 StVO-BS<sup>90</sup>). Für Anordnungen betreffend Gemeindestrassen ausserhalb des Stadtgebiets ist die jeweilige Gemeinde – also entweder Bettingen oder Riehen – zuständig, wobei die Anordnungen der Genehmigung des Bau- und Verkehrsdepartements *und* des Justiz- und Sicherheitsdepartements bedürfen (§ 3 Abs. 2 StVO-BS).

<sup>50</sup> Werden Tempo-30-Zonen eingeführt, wird Bundesrecht vollzogen. Der Vollzug erfolgt nicht durch den Bund selbst, sondern durch die Kantone. Die Kantone dürfen – müssen aber nicht – den

<sup>86</sup> Die Eingrenzung auf bauliche Massnahmen ergibt sich aus der Systematik des MobG (4. Teil: Mobilitätsinfrastrukturen, 4.1: Bau und Ausbau) sowie aus der *Botschaft MobG-FR*: «Die in diesem Artikel vorgesehenen Massnahmen sind ausschliesslich bauliche Massnahmen. *Die Massnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung unterliegen dem besonderen Verfahren für die Strassensignalisierung.*» (S. 40, Hervorhebung nur hier).

<sup>87</sup> Kantonale Signalisationsverordnung (KSigV) vom 21.11.2001; [LS 741.2](#).

<sup>88</sup> Strassengesetz (SG) vom 4.6.2008; [BSG 732.11](#).

<sup>89</sup> Strassenverordnung (SV) vom 29.10.2008; [BSG 732.111.1](#).

<sup>90</sup> Verordnung über den Strassenverkehr (Strassenverkehrsverordnung, StVO) vom 17.5.2011; [SG 952.200](#).

kommunalen Behörden die Zuständigkeit über die Einführung einer Tempo-30-Zone übertragen. Die Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden (Art. 3 Abs. 4 SVG). Die beschwerdeberechtigte Behörde einer Gemeinde könnte sich also gegen eine vom Kanton verfügte Anordnung einer Tempo-30-Zone auf Gemeindestrassen wehren.

### 3. Auswirkungen der Revision auf die Kompetenzordnung

- 51 Die vom Bund gewählten Vollzugsvoraussetzungen lassen sich bestens mit der Idee der Subsidiarität in Einklang bringen: Eine kommunale Behörde kennt die örtlichen Gegebenheiten am besten und befindet sich daher am ehesten in der Lage, über die Eignung einer Geschwindigkeitsbeschränkung zu befinden. Nur musste die Eignung bislang mit einem Gutachten unterstrichen werden. Mit der Revision der Signalisationsverordnung soll die Schaffung von Tempo-30-Zonen erleichtert werden. Einerseits wird mit der *Aufhebung der Gutachtenspflicht* eine «bürokratische Hürde» abgebaut.<sup>91</sup>

Hierzu lässt sich in den Erläuterungen des UVEK zur Revision lesen: «Ein aufwändig zu erstellendes Gutachten ist nicht mehr erforderlich. Auf siedlungsorientierten Strassen herrschen aufgrund der Dimensionen, der Einrichtung und der Gestaltung der Strassen oft geringe Geschwindigkeiten schon bevor eine Temporeduktion angeordnet wurde. Die Erstellung eines Gutachtens stellt in solchen Fällen einen unnötigen bürokratischen Aufwand dar, der nicht mit einem Mehrwert verbunden ist. Zudem werden Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen immer mehr zur Regel.»<sup>92</sup>

Klargestellt wird vom UVEK richtigerweise, dass die Behörden eine Anordnung einer Tempo-30-Zone nach wie vor verfügen und veröffentlichen müssen.<sup>93</sup> Der Bundesrat bekräftigte zudem, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts auch künftig grundsätzlich Tempo 50 gelte und die heutigen Voraussetzungen für Geschwindigkeitsreduktionen weiterhin beachtet werden müssen. Damit werde sichergestellt, dass die Funktionen des übergeordneten Verkehrsnetzes nicht gefährdet wird und der Verkehr auf diesem übergeordneten Netz bleibt.<sup>94</sup>

- 52 Andererseits soll den Behörden ein *neuer Ermessensspielraum* eingeräumt werden.<sup>95</sup> Diese Auswirkung der Revision interessiert uns aus bundesstaatlicher Perspektive besonders. Mit dem Wegfall der Gutachtens- und Überprüfungspflicht entfällt für die Kantone bzw. die Gemeinden eine wesentliche Voraussetzung für die Einführung einer Tempo-30-Zone. Kompetenzrechtlich verbleibt die Zuständigkeit zum Rechtsrahmen von Tempo-30-Zonen nach wie vor beim Bund: Führt ein Kanton oder eine Gemeinde eine Tempo-30-Zone ein, wird immer noch eine funktionelle Verkehrsbeschränkung nach Massgabe des Bundesrechts (Art. 3 Abs. 2 SVG) eingeführt. Das Ermessen ist weiterhin gestützt auf ein öffentliches Interesse ausüben: Neu müssen aber nicht mehr die in Art. 108 Abs. 2 SSV aufgeführten Interessen an einer Geschwindigkeitsreduktion vorliegen. Die öffentlichen Interessen sind für die Behörden nun *frei wählbar*, sofern die öffentlichen Interessen (bzw. Gründe) der Geschwindigkeitsreduktion *in den örtlichen Verhältnissen* liegen (Art. 3 Abs. 4 SVG).
- 53 Das Abändern der Voraussetzungen (Aufhebung der Gutachtenspflicht und erweitertes Ermessen) kann aus staatsrechtlicher Sicht so verstanden werden, dass der Bund in diesem begrenzten Teilbereich seine Zuständigkeit verhaltener ausübt. Im Sinne der lückenlosen Kompetenzordnung wie auch der Subsidiarität ist dies konsequenterweise als Stärkung der kantonalen und kommunalen Strassenhoheit zu verstehen. Der Bund verzichtet damit nicht auf seine Zuständigkeit; er könnte

<sup>91</sup> BUNDESRAT, [Die Einführung von Tempo-30-Zonen erleichtern und Fahrgemeinschaften fördern](#), Medienmitteilung vom 24.8.2022.

<sup>92</sup> UVEK, Erläuterungen SSV, S. 3.

<sup>93</sup> UVEK, Erläuterungen SSV, S. 3.

<sup>94</sup> BUNDESRAT, [Die Einführung von Tempo-30-Zonen erleichtern und Fahrgemeinschaften fördern](#), Medienmitteilung vom 24.8.2022.

<sup>95</sup> UVEK, Erläuterungen SSV, S. 3.



die Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo-30-Zone jederzeit wieder verändern. Hierzu erforderlich wäre eine Revision der SSV. Das UVEK darf nach geltendem Recht keine Gutachtenspflicht mehr mittels einer Departementsverordnung einführen.

- 54 Die Revision des Bundes in Sachen Tempo-30-Zone wirkt sich nicht unmittelbar auf die Organisationsautonomie der Kantone in der Umsetzung aus. Sämtliche beispielhaft aufgeführten Kantone (vgl. N 49) haben ein kantonales Kontrollorgan vorgesehen, das die von der Gemeinde gewollte Anordnung einer Tempo-30-Zone überprüft<sup>96</sup> oder die Anordnung sogar selbst verfügt.<sup>97</sup> Dies kann sich als nächste Bürokratiehürde in der Kaskade zur Anordnung einer Tempo-30-Zone entpuppen, die nun durch die kantonalen Gesetz- und Verordnungsgeber angegangen werden muss.

#### IV. Würdigung und Ausblick

- 55 Der Rückzug des Bundes und die nunmehr erweiterten Ermessensspielräume der Kantone und Gemeinden bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen lässt die These zu, dass die Gutachtenspflicht – zumindest in Bezug auf Tempo-30-Zonen – als eines der «Sicherheitsventile» (vgl. N 33) gegenüber «schikanöser Anwendung von Geschwindigkeitsbeschränkungen»<sup>98</sup> ausgedient hat. Mit der Revision verfolgt der Bund – *in casu* der Bundesrat – nun einen neuen Regelungsansatz und hat andere Leitplanken (re-)aktiviert: Die Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung durch die Vorgaben aus Art. 3 Abs. 4 SVG, die Pflicht zur Verfügung aus Art. 107 Abs. 1 SSV und die Grundsätze rechtsstaatlichen Handelns. Ein Regelungsansatz, der zum Erlasszeitpunkt der Verordnung Tempo-30-Zonen (inkl. Gutachtenspflicht) vor rund 20 Jahren noch nicht bestand.
- 56 Eine Gesetzesänderung vermag allein noch nicht dazu führen, dass nun überall in der Schweiz Tempo-30-Zonen angeordnet werden. Die Revision soll den Kantonen und den Gemeinden bloss – aber immerhin – eine (bürokratische) Erleichterung bringen. Implizit ist die Erleichterung wohl aber auch als versteckter Aufruf, als Wunsch, als sanfte Einladung denn Vorgabe des Bundes zu lesen, dass die zuständigen Behörden auch tatsächlich vermehrt eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Form einer Tempo-30-Zone anordnen.
- 57 Insbesondere die Städte werden vermutlich rege auf die neuen Möglichkeiten zurückgreifen. Erste Medienberichte, beispielsweise aus der Stadt St. Gallen, lassen den Schluss in diese Richtung zu.<sup>99</sup> Fraglich ist, ob die kantonale Gesetzeslage der vereinfachten Anordnung von Tempo-30-Zonen gewachsen ist. Aus dem Kanton Bern ist zu lesen, dass unter der alten Bundesgesetzgebung viele Projekte zur Einführung von Tempo 30 beim kantonalen Tiefbauamt zur Genehmigung hängig sind, weil die Dossiers «aufgrund der knappen personellen und finanziellen Ressourcen streng priorisiert werden».<sup>100</sup> Obschon das Tiefbauamt auch künftig neuen Tempo-30-Zonen zustimmen

<sup>96</sup> Zustimmung durch das kantonale Tiefbauamt im Kanton Bern (Art. 44 Abs. 2 lit. d SV-BE); Genehmigung des Gemeinderichtplans durch die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt im Kanton Freiburg, sofern bauliche Massnahmen vorgesehen sind (Art. 98 Abs. 1 MobG-FR i.V.m. Art. 80 Abs. 1 des Raumplanungs- und Baugesetz [RPBG] vom 2.12.2008; [SGF 710.1](#)); Zustimmung der Kantonspolizei in den Städten Zürich und Winterthur, sofern ausserstädtische Durchgangsstrassen beeinflusst (§ 28 KSigV-ZH); Genehmigung durch das Bau- und Verkehrsdepartement und das Justiz- und Sicherheitsdepartement im Kanton Basel-Stadt (§ 3 Abs. 2 StVO-BS).

<sup>97</sup> Anordnung durch die Kantonspolizei auf Antrag der Gemeinde im Kanton Zürich (§ 4 Abs. 2 KSigV-ZH); Anordnung durch das Bau- und Verkehrsdepartement auf Stadtgebiet in Basel-Stadt (§ 3 Abs. 1 StVO-BS).

<sup>98</sup> [AB N 1958 III 487](#) (Feldmann).

<sup>99</sup> SRF-Tagesschau vom 3.1.2023.

<sup>100</sup> WÄLTI SIMON, «Projekte für Tempo 30 stehen im Stau», in: Der Bund vom 16.1.2023, S. 15.

muss, ist das Dossier immerhin um ein Gutachten leichter und der Prüfaufwand entsprechend reduziert.

- 58 Anders gelagert als die Revision zu den Tempo-30-Zonen ist schliesslich die jüngst vieldiskutierte und einleitend erwähnte Forderung des Städteverbands: Innerorts soll generell *Tempo 30 anstatt Tempo 50* gelten. Die flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung auf verkehrsorientierten wie auch nicht verkehrsorientierten Strassen war und ist immer wieder Gegenstand verschiedener politischer Vorstösse:

In Basel-Stadt befindet sich eine Motion in Bearbeitung, nach welcher die integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss § 30 KV-BS<sup>101</sup> ins Auge gefasst werden soll.<sup>102</sup> Damit wird im Übrigen noch ein weiteres Themenfeld angeschnitten: Die Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Verkehr, namentlich mögliche Auswirkungen auf den Busverkehr.<sup>103</sup>

Die Stadt Zürich bemüht sich schon seit Längerem um eine weitflächige Einführung von Tempo 30.<sup>104</sup>

Beachtenswert ist auch das Beispiel aus Lausanne, der ersten Schweizer Stadt, die Mitte September 2021 auf den Hauptachsen generell Tempo 30 in der Nacht eingeführt hat.<sup>105</sup>

- 59 Bloss bleibt diesbezüglich der Handlungsrahmen der Kantone und somit auch der Gemeinden unter der aktuellen Rechtslage beschränkt: Die Möglichkeit einer flächendeckenden oder gar eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 muss durch das Bundesparlament beschlossen werden. Den Kantonen fehlt die Kompetenz, solche strassenverkehrsrechtlichen Massnahmen zu erlassen. Nicht auszuschliessen und im Lichte des Subsidiaritätsprinzips sogar prüfenswert wäre aber eine föderalistisch ausgerichtete Kompetenzausübung des Bundesgesetzgebers, der den Kantonen entsprechende Regelungsspielräume überlässt. Den Kantonen wiederum stünde es dann abermals frei Zuständigkeiten oder zumindest Ermessen an die Gemeinden und insbesondere an die Städte weiterzugeben. Ob eine solche Gesetzesänderung in nächster Zeit eine Mehrheit finden wird, ist vor dem Hintergrund verschiedener Meinungsäusserungen in den Medien<sup>106</sup> und während des Ratsbetriebs<sup>107</sup> mehr als fraglich.

---

<sup>101</sup> Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23.3.2005; SG 111.100.

<sup>102</sup> Motion Raphael Fuhrer und Konsorten vom 20.12.2021 betreffend die integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30 (Geschäftsnummer 21.5840).

<sup>103</sup> Vgl. etwa die Diskussion auf SRF 4 News am 1.2.2023, [Verkehrsverbände und Städte bremsen Tempo-30-Euphorie des VCS](#).

<sup>104</sup> Medienmitteilung des Sicherheitsdepartements der Stadt Zürich «Der Tempo 30-Plan für die Stadt Zürich» vom 14.12.2021. Für weitere Informationen vgl. das [Gesamtkonzept](#) der dritten Etappe der Strassenlärmasnierung in der Stadt Zürich.

<sup>105</sup> Dieser Verkehrsmassnahme ist sogar eine eigene Website gewidmet: [www.30kmhdenuit.ch](http://www.30kmhdenuit.ch).

<sup>106</sup> Vgl. VON LEDEBUR MICHAEL, Zürich ist ein schlechtes Vorbild, in: NZZ vom 5.1.2023, S. 17.

<sup>107</sup> Vgl. nochmals die Parlamentarische Initiative Gregor Rutz vom 16.6.2017, Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen, [Geschäft Nr. 17.462](#). Der Initiative wurde vom Nationalrat mit 105 gegen 78 Stimmen Folge gegeben, bevor der Ständerat das Geschäft ablehnte.

## Bibliografie

### Literatur

BIAGGINI GIOVANNI, BV Kommentar, Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 2. Aufl., Zürich 2017 (zit. Komm. BV); EHRENZELLER BERNHARD/SCHINDLER BENJAMIN/SCHWEIZER RAINER J./VALLENDER KLAUS A. (Hrsg.), Die schweizerische Bundesverfassung, St. Galler Kommentar, 3. Aufl., Zürich/St. Gallen/Basel/Genf 2014 (zit. AUTOR-IN, SGK BV); GRIFFEL ALAIN, Umweltrecht in a nutshell, 2. Aufl., Zürich/St. Gallen 2019; HÄFELIN ULRICH/HALLER WALTER/KELLER HELEN/THURNHERR DANIELA, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, 10. Aufl., Zürich/Basel/Genf 2020; HÄNER ISABELLE, Strassenrecht, in: Müller Georg (Hrsg.), Verkehrsrecht, Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht (SBVR), Band IV, Basel 2008; JUD BARBARA, Tempo 30 als Lärmschutz, Eine «Sanierungserleichterung» darf nur als letztes Mittel gewährt werden, Inforum 2/2016, S. 10–14; AUBERT JEAN-FRANÇOIS/ EICHENBERGER KURT/MÜLLER JÖRG PAUL/RHINOW RENÉ A./SCHINDLER DIETRICH (Hrsg.), Kommentar zur Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1874, Bd. III, Basel/Zürich/Bern 1987–1996 (zit. AUTOR, Komm. aBV, Art. N); MARTENET VINCENT/DUBEY JACQUES (Hrsg.), Constitution fédérale, Commentaire Romand, Basel 2021 (zit. AUTOR-IN, CR BV); MOSER ANDRÉ WERNER, Der öffentliche Grund und seine Benützung im Lichte der bundesgerichtlichen Rechtsprechung und unter besonderer Berücksichtigung der Rechtslage im Kanton Bern, Diss. Bern 2011; NIGGLI MARCEL A./PROBST THOMAS/WALDMANN BERNHARD (Hrsg.), Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, Basel 2014 (zit. AUTOR-IN, BSK SVG); TSCHANNEN PIERRE, Staatsrecht der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 5. Aufl., Bern 2021; WALDMANN BERNHARD, Subsidiarität und fiskalische Äquivalenz als Garanten für einen substanziellen Föderalismus?, in: Newsletter IFF/2015; WALDMANN BERNHARD/BELSER EVA MARIA/EPINEY ASTRID (Hrsg.), Basler Kommentar Bundesverfassung, Basel 2015 (zit. AUTOR-IN, BSK BV); WALDMANN BERNHARD/SPIESS ANGELIKA, Aufgaben- und Kompetenzverteilung im schweizerischen Bundesstaat, Typologie der Aufgaben und Kompetenzen von Bund und Kantonen, Gutachten im Auftrag der Konferenz der Kantonsregierungen, Dezember 2015 (abrufbar unter [www.unifr.ch/federalism](http://www.unifr.ch/federalism) – Dienstleistungen – Gutachten).

### Materialien

BUNDESRAT, Botschaft über eine neue Bundesverfassung vom 20. November 1996, BBl 1997 I 1 ff. (zit. Botschaft BV); BUNDESRAT, Einhaltung der Grundsätze der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA), Bericht des Bundesrates vom 12.9.2014 in Erfüllung des Postulats 12.3412 (Stadler Markus) vom 29.5.2012 (zit. Bericht Postulat Stadler); Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling, Erläuterungen zur Vorlage vom 24.8.2022 (abrufbar unter [www.admin.ch](http://www.admin.ch) – Bundesrat – Dokumentation – Medienmitteilungen – Medienmitteilung vom 24.8.2022, zit. UVEK, Erläuterungen SSV); STAATSRAT KANTON FREIBURG, Botschaft 2021-DAEC-126 an den Grossen Rat zum Entwurf des Mobilitätsgesetzes vom 17.8.2021 (zit. Botschaft MobG-FR).

### Hinweise auf Statistiken, Studien, Empfehlungen und Positionspapiere

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz, Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2019, Bern 2022 (abrufbar unter [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch) – Medien & Publikationen – Mobilität; zit. ARE, Externe Kosten und Nutzen); Bundesamt für Statistik (BFS), Bevölkerungsstand am Ende des 3. Quartals 2022 (abrufbar unter [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch) – Statistiken finden – Bevölkerung – Stand der Entwicklung); BFS, Leistungen im Personenverkehr 2021 (abrufbar unter [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch) – Statistiken finden – Mobilität und Verkehr – Personenverkehr – Leistungen im Personenverkehr); Bundesamt für Umwelt (BAFU), Stand der Lärmbelastung in der Schweiz (abrufbar unter [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) – Themen – Thema Lärm – Fachinformationen – Lärmbelastung – Stand der Lärmbelastung); Cercle Bruit Schweiz, Lärmreduzierende Wirkung von Tempo 30 (abrufbar unter [www.cerlcebruit.ch](http://www.cerlcebruit.ch) – Themenordner – Geschwindigkeitsreduktion, zit. Cercle Bruit Schweiz, Faktenblatt Tempo 30); Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLb),

Grenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm, Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung EKLK, Bern 2021 (abrufbar unter [www.eklb.admin.ch](http://www.eklb.admin.ch) – Dokumentation – Berichte, zit. EKLK, Grenzwerte – Empfehlungen); diverse Studien auf der Website des BAFU (abrufbar unter [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch) – Themen – Lärm – Geschwindigkeitsreduktion); Schweizerischer Städteverband, Positionspapier Stadtentwicklung und Lärmschutz in den Städten, Positionspapier vom 19.12.2022, S. 1 (abrufbar unter [www.staedteverband.ch](http://www.staedteverband.ch) – Themen und Positionen – Verkehr – Stadtentwicklung und Lärm: Tempo 30 muss in Städten zur Norm werden, zit. Schweizerischer Städteverband, Positionspapier Stadtentwicklung und Lärmschutz).

Die aufgeführten Webseiten wurden zuletzt am 9.2.2023 aufgerufen.