



## *Planungshilfe*

# Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrorientier- ten Strassen

## Planungshilfe

# Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen

## 1 Vorwort

Mit der Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV) vom 24. August 2022 (AS 2022 498), in Kraft seit 1. Januar 2023, wurde das Verfahren zur Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen vereinfacht. Mit der Revision entfällt die Gutachtenpflicht wie auch die Pflicht zur Nachkontrolle. Für alle anderen Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten gelten die bis anhin angewendeten rechtlichen Grundlagen.

Bei verkehrsorientierten Strassen handelt es sich um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz.<sup>1</sup>

Demnach und in Anlehnung an das kantonale Strassengesetz gelten Kantonsstrassen und in der Regel auch Gemeindestrassen 1. Klasse als verkehrsorientierte Strassen. Gemeindestrassen 2. und 3. Klasse sowie öffentliche Privatstrassen werden wegen ihrer untergeordneten Bedeutung als nicht verkehrsorientierte Strassen angesehen.

Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen können auf nicht verkehrsorientierten Strassen neu entsprechend Strassenverkehrsgesetz (SVG) Artikel 3 Absatz 4 SVG angeordnet werden, wenn dies aus beliebigen in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist.<sup>1</sup>

Diese Planungshilfe soll Gemeinden als Hilfestellung zur Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf ihren nicht verkehrsorientierten Strassen dienen.

## 2 Rechtliche Grundlagen

Im Verfahren zur Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen kommen die nachfolgenden, rechtlichen Grundlagen zur Anwendung:

### Bund

- |   |              |                                   |
|---|--------------|-----------------------------------|
| – Strassenverkehrsgesetz SVG  | SR 741.01    | insb. Art. 3                      |
| – Signalisationsverordnung SSV  | SR 741.21    | insb. Art. 2a, 22a, 22b, 107, 108 |
| – Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen | SR 741.213.3 | insb. Art. 2, 4, 5                |
| – Weisungen des UVEK über besondere Markierungen auf der Fahrbahn     |              | insb. Ziff. 3, 4                  |

<sup>1</sup> UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation): Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling; Erläuterungen zur Vorlage, 24.08.2022

## Kanton

- Strassengesetz StrG SRL 755
- Strassenverordnung StrV SRL 756
- Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes (Strassenverkehrsverordnung) SRL 777 insb. §§ 18, 23b

## 3 Massnahmen

### Grundsatz

Bei allen Massnahmen, die zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten erforderlich sind, ist darauf zu achten, dass die Strassen von allen dort zugelassenen Fahrzeugarten befahren werden können (Art. 2 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen).

### 3.1 Verkehrsrechtliche Massnahmen

#### Rechtsvortritt

Auf Verzweigungen gilt der gesetzliche Rechtsvortritt. Dadurch wird die Geschwindigkeit im Knotenbereich gesenkt.<sup>2</sup> Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur in folgenden Ausnahmefällen zulässig (Art. 4 Abs. 1 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen):

- Aus Gründen der Verkehrssicherheit. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die notwendigen Sichtweiten nicht erreicht werden können, z.B. durch Stützmauern, Gebäude und dergleichen. Nicht aber aufgrund von Bepflanzung, mangelnder Grünpflege, Parkierung, etc.
- Bei Fahrradstrassen<sup>3</sup>; wenn die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist. Hierzu muss ein verbindlicher Netzplan der Gemeinde vorliegen.

#### Fussgängerstreifen

Die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ist grundsätzlich unzulässig (Art. 4 Abs. 2 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen). Aufgrund der gesetzlichen Benützungspflicht von Fussgängerstreifen widerspricht die Anordnung von Fussgängerstreifen der Idee, dass die Fahrbahn an beliebiger Stelle überquert werden kann.

In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Die Anordnungsvoraussetzungen gemäss VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) Norm SN 40 241 sind dabei zu berücksichtigen.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU (2022): Tempo-30-Zonen. Fachdokumentation 2.355.

<sup>3</sup> ASTRA: Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften, Erläuterungen der Erlasse im Zuständigkeitsbereich des UVEK, 10.12.2019

## **3.2 Gestaltung des Strassenraumes**

Grundsätzlich sollten nicht verkehrsorientierte Strassen so gestaltet sein, dass sie sich vom übrigen Strassennetz unterscheiden. Dazu dienen die Mittel der Strassenraumgestaltung und / oder der Verkehrsberuhigung.

Die Übergänge in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein (Art. 5 Abs. 1 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen). Sie sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

Für die Signalisation sind die dafür vorgesehenen Signale zu verwenden. Sofern die Strassenraumgestaltung den Zonencharakter nicht ausreichend verdeutlicht, können ergänzend dazu die besonderen Markierungen gemäss Weisungen des UVEK angebracht werden.

## **3.3 Weitere Massnahmen**

### **Fahrbahnaufteilung**

Die Markierung von Leitlinien kommt auf nicht verkehrsorientierten Strassen innerorts gemäss VSS Norm SN 640 850a nur in Ausnahmefällen zur Anwendung. Daher ist eine Aufteilung der Fahrbahn in Fahrstreifen nicht vorzusehen.

### **Massnahmen für den Fahrradverkehr**

Der motorisierte Verkehr und der Fahrradverkehr sind grundsätzlich im Mischverkehr zu führen. Die Freigabe des Trottoirs für den Fahrradverkehr durch entsprechende Signale (Art. 65 Abs. 8, SSV) ist nicht vorzusehen.

### **Ergänzende Verkehrsberuhigungsmassnahmen**

Reichen die vorgängig genannten Massnahmen zur Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit nicht aus, sind weitere Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente vorzusehen (Art. 5 Abs. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen).

## **4 Verfahren**

### **4.1 Gesuch**

Vor dem Erlass einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone auf nicht verkehrsorientierten Strassen hat die Gemeinde die Stellungnahme der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) einzuholen (§ 23b, Strassenverkehrsverordnung). Mit dem Gesuch des Gemeinderats oder der für die Verkehrsanordnung zuständigen Stelle der Gemeinde wird das öffentliche Interesse des Anliegens bekundet.

### **4.2 Notwendige Unterlagen**

Zusammen mit dem Gesuch muss ein technischer Bericht sowie ein Signalisations- und Markierungsplan, bzw. Massnahmenplan eingereicht werden. Der technische Bericht sollte im Minimum folgendes enthalten:

- Auflistung der von der Massnahme betroffenen Strassen / Strassenabschnitte und deren Klassierung.
- Nennung der Ziele, die im Zusammenhang mit den örtlichen Gegebenheiten und der Temporeduktion erreicht werden sollen.
- Beschreibung der projektierten Massnahmen.
- Begründung bei der Abweichung vom gesetzlichen Rechtsvortritt.

- Begründung bei der Beibehaltung oder Anordnung von Fussgängerstreifen.
- Die allenfalls zu erwartenden Auswirkungen auf das übrige Strassennetz.

### **4.3 Stellungnahme**

Die Stellungnahme der Dienststelle vif würdigt das Vorhaben und weist allenfalls auf Abweichungen gegenüber den einschlägigen Weisungen und Normen hin. Die materielle Zulässigkeit der Anordnung einer Tempo-30-Zone wird primär mit Prüfung der Verhältnismässigkeit beurteilt.<sup>1</sup> Ungenügend begründete Abweichungen von den verkehrsrechtlichen Massnahmen können zu einer Ablehnung des Gesuchs durch die Dienststelle vif führen.

### **4.4 Verkehrsanordnung**

Die Verkehrsanordnung ist von der Gemeinde zu verfügen und zu publizieren. Die Dienststelle vif empfiehlt, im Hinblick auf mögliche Beschwerden die Verkehrsanordnungen pro Strasse oder Strassenabschnitt einzeln zu verfügen und zu publizieren.

### **4.5 Realisierung**

Die Verkehrsanordnung darf erst nach Rechtskraft realisiert werden.

### **4.6 Nachkontrolle**

Mit der Teilrevision der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen ist die Pflicht zur Nachkontrolle entfallen. Es empfiehlt sich aber dennoch, insbesondere innerhalb von ausgedehnten Zonen oder längeren Strassenabschnitten eine Nachkontrolle, bzw. eine Geschwindigkeitserhebung vorzunehmen, um die Wirksamkeit der Massnahmen hinsichtlich der definierten Ziele zu überprüfen und um allenfalls weitere Massnahmen zu definieren.

## **5 Besondere Bestimmungen**

### **5.1 Trottoirüberfahrten**

Mit Trottoirüberfahrten wird der gesetzliche Rechtsvortritt aufgehoben. Gemäss VSS Norm SN 40 242 ist in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf Trottoirüberfahrten zu verzichten.

### **5.2 Güterstrassen**

Gegenüber Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf Güterstrassen erfolgt seitens der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur keine Zustimmung. Güterstrassen sind Strassen und Bewirtschaftungswege, die landwirtschaftliche Liegenschaften, offenes Land, Wälder und Alpen erschliessen. Sie dienen vorwiegend der Land- und Waldwirtschaft. Demnach befinden sich Güterstrassen in der Regel ausserhalb der Bauzonen und haben dadurch verkehrstechnisch eine unbedeutende Funktion. Sofern zweckfremder Verkehr auf Güterstrassen toleriert wird, sind zur Verkehrsberuhigung bzw. zum Schutz von Anwohnern oder sonstigen Betroffenen andere Massnahmen vorzusehen.

### **5.3 Gestaltung von Begegnungszonen**

Folgende Aspekte müssen in der Gestaltung von Begegnungszonen berücksichtigt werden:

- In Begegnungszonen dürfen Fussgänger und Führer von fahrzeugähnlichen Geräten die gesamte Verkehrsfläche nützen. Sie sind gegenüber den übrigen Fahrzeuglenkern vortrittsberechtigt. Aus diesem Grund sind Trottoirs innerhalb von Begegnungszonen nicht vorzusehen, da diese zur Verkehrstrennung beitragen und sie deshalb im Widerspruch zum vorgesehenen Verkehrsregime stehen.
- Das Parkieren innerhalb von Begegnungszonen ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt (Art. 22b Abs. 3 SSV). Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.
- In Begegnungszonen ist die besondere Markierung «Rechtsvortritt» unzulässig.<sup>4</sup>

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Kommentar</b>	<b>Status</b>
1.0	22. September 2023	erstellt durch Team VS	freigegeben

---

<sup>4</sup> Weisungen des UVEK über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, Ziffer 4.2