



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Strassen ASTRA**  
Abteilung Strassenverkehr

# Erleichterte Einführung von Tempo-30-Zonen

BFU-Forum Strassenverkehr 2023

Patrizia Portmann, Bereichsleiterin Vorschriften  
Verkehrsteilnehmende, ASTRA





# Ausgangslage

## ▪ **Parlamentarische Vorstösse**

### • **20.4134 Motion Schlatter – Tempo 30: Unnötige Bürokratie für die Gemeinden**

Der Bundesrat soll die Einführung von Tempo-30-Zonen mittels Anpassungen in der Signalisationsverordnung (SSV) vereinfachen.

### • **21.441 Pa.Iv. Suter – Tempo 30 innerorts soll die Regel, Tempo 50 die Ausnahme sein**

Begründete Ausnahmen auf Hauptstrassen/verkehrsorientierten Strassen sollen möglich sein.

## ▪ **Revisionsziele des Bundesrats**

### • Bürokratische Hürden abbauen

### • Errichten von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten und auf Quartierstrassen vereinfachen



# Eckwerte der Revision

- **Inkrafttreten:** 1. Januar 2023
- **Inhalt**
  - Definition der verkehrsorientierten Strasse ([Art. 1 Abs. 9 SSV](#))
  - Tempo-30-Zonen sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig ([Art. 2a Abs. 5 SSV](#))
  - Anordnung von Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen ist den allgemeinen Regeln für Verkehrsanordnungen unterstellt; keine qualifizierten Gründe nach Art. 108 Abs. 2 SSV mehr nötig ([Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup> SSV](#))
  - Für die Anordnung einer Tempo-30-Zone ist kein Gutachten mehr nötig ([Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup> SSV](#))
  - Die Voraussetzungen für den ausnahmsweisen Einbezug einer verkehrsorientierten Strasse in eine Tempo-30-Zone wurden herabgesetzt ([Art. 2a Abs. 6 SSV](#))



# Zum Begriff der verkehrsorientierten Strasse

- **Gesetzliche Definition (Art. 1 Abs. 9 SSV):** «Alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind»
- Begriff stammt aus dem **Bau- und Planungsrecht** und ist bereits in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) festgelegt.
- Transporte sind leistungsfähig, wirtschaftlich und zugleich sicher, wenn Personen und Güter innerhalb von Ortschaften auch mit grösseren Fahrzeugen rasch befördert werden können, ohne dass die übrigen Verkehrsteilnehmenden gefährdet werden. Strassen, die diesem Zweck dienen, werden in der Regel **vortrittsberechtigt ausgestaltet**. Wo nötig wird der **Rad- und Fussgängerverkehr getrennt vom übrigen Verkehr geführt**.
- Vor allem **Hauptstrassen** (Signal 3.03) oder **vortrittsberechtignte Nebenstrassen** (Signal 3.05).



# Zulässigkeit von Tempo-30-Zonen

- **Grundsatz:** Tempo-30-Zonen sind nur auf nicht verkehrorientierten Nebenstrassen zulässig
  - Tempo-30-Zonen sind nur auf Strassen zulässig, die für den Verkehr eine untergeordnete Funktion aufweisen («siedlungsorientierte Strassen»)
  - Klarstellung, dass Tempo-30-Zonen nicht nur auf Hauptstrassen, sondern auch auf verkehrorientierten Nebenstrassen grundsätzlich unzulässig sind
- **Ausnahme:** Einbezug einer verkehrorientierten Strasse in eine Tempo-30-Zone
  - Keine Herabsetzung der Anforderungen an die Temporeduktion für einbezogene verkehrorientierte Strassen



# Erleichterungen für Tempo-30-Zonen

- **Keine qualifizierten Gründe für Temporeduktionen nötig**
  - Die Anordnung einer Tempo-30-Zone muss sich nicht auf die in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgeführten Gründe stützen
  - Die Zulässigkeit von Tempo-30-Zonen richtet sich nach den allgemeinen Voraussetzungen für Verkehrsanordnungen (Art. 3 Abs. 4 SVG)
    - Öffentliches Interesse: Beliebige in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe (z. B. Erhöhung der Lebensqualität der Quartierbevölkerung)
    - Verhältnismässigkeit (Geeignetheit, Erforderlichkeit, Zumutbarkeit)
- **Kein Gutachten für Temporeduktion mehr nötig**
  - Die Anordnung einer Tempo-30-Zone muss sich nicht mehr auf ein Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV stützen
  - Freiwillige Gutachten sind immer möglich



# Tempo 30 auf Hauptstrassen & verkehrsorientierten Nebenstrassen

- Tempo 30 ist weiterhin nur zulässig, wenn qualifizierte Gründe mit einem Gutachten nachgewiesen werden können
- Auch nach der am 1.1.2023 in Kraft getretenen Revision gilt der Grundsatz von Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen
  - Leistungsfähiger und wirtschaftlicher Verkehr innerhalb von Ortschaften (auch öV)
  - Prinzip der «selbsterklärenden Strasse»
  - Schnittstellenproblematik zwischen den Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz



# Anhang: Einfacheres Verfahren zur Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

## Vorgehen zur Prüfung der Rechtmässigkeit einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone

Verkehrorientierte Strasse / Nicht verkehrorientierte (Neben-)Strasse?

OB

- *Verkehrorientiert*: Abschnitt-Signalisation (keine Zone) oder Einbezug in Tempo-30-Zone; qualifizierte Gründe nach Art. 108 Abs. 2 SSV, Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV
- *Nicht verkehrorientiert*: Beurteilung der Zulässigkeit nach Art. 3 Abs. 4 SVG
  - Öffentliches Interesse/Notwendigkeit: beliebige «in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe»
  - Verhältnismässigkeit: Insb. Auswirkung der Zone (Quartier, Schleichverkehr usw.)
  - «Rechtmässigkeit der Zone»
    - Prüfung gestützt auf UVEK-Verordnung zu Tempo-30-Zone und Begegnungszonen
    - $V_{85}$ , flankierende Massnahmen usw.
    - Allenfalls Gutachten/technischer Bericht (vgl. BFU-Fachdokumentation)

WIE