

(Entscheid des Bundesrates vom 26. Mai 1993)

Verkehrsbeschränkung.

Art. 3 Abs. 4 und Art. 32 Abs. 4 SVG. Art. 2a und Art. 108 Abs. 4 SSV. Zulässigkeit einer Zonensignalisation Tempo 30, die Erschliessungs- und Sammelstrassen innerhalb eines klar abgegrenzten Wohnquartiers betrifft, dessen Grösse im Rahmen der in den Weisungen des EJPD festgelegten Richtwerte bleibt, und die aufgrund eines Gutachtens eingeführt wurde, das den gesetzlichen Anforderungen standhält.

Restriction de la circulation.

Art. 3 al. 4 et art. 32 al. 4 LCR. Art. 2a et art. 108 al. 4 OSR. Admissibilité d'une signalisation par zones à 30 km/h, qui touche des routes collectrices et de desserte à l'intérieur d'un quartier d'habitation clairement délimité, dont la taille demeure dans le cadre des valeurs indicatives fixées par les instructions du DFJP, et qui a été introduite sur la base d'une expertise conforme aux exigences légales.

Limitazione del traffico.

Art. 3 cpv. 4 e art. 32 cpv. 4 LCStr. Art. 2a e art. 108 cpv. 4 OSStr. Ammissibilità di una segnaletica per zone a 30 km/h, che concerne strade collettrici e di servizio all'interno di un quartiere d'abitazione chiaramente delimitato, la cui portata rimane nell'ambito dei valori indicativi stabiliti nelle istruzioni del DFGP e che è stata introdotta in base alla perizia conforme alle esigenze legali.

I

A. Der Gemeinderat von Wettingen führte mit Verfügung vom 6. Dezember 1990 im Lägerhang, auf sämtlichen Gemeindestrassen im überbauten Gebiet lägernseits der Schartenstrasse, inklusive Müllernstrasse und Empertstrasse eine Zonensignalisation mit der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h ein und hob gleichzeitig verschiedene Vortrittsregelungen auf.

Die Veröffentlichung der Massnahmen erfolgte am 29. April 1991.

B. Eine dagegen eingereichte Einsprache wies der Gemeinderat ab. Gegen diesen Entscheid erhob der Beschwerdeführer Beschwerde beim Regierungsrat des Kantons Aargau, der das Rechtsmittel am 13. Januar 1992 abwies.

C. Diesen Entscheid ficht der Beschwerdeführer beim Bundesrat an. Er verlangt im wesentlichen, die Zonensignalisation sei aufzuheben...

II

...

3. Nach Art. 3 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) können Beschränkungen und Anordnungen erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Sicherheit, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden.

Die angefochtene Zonensignalisation bezweckt eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine Verkehrsberuhigung, eine Verbesserung des Wohnschutzes und die Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs. Solche Zielsetzungen sind grundsätzlich durch Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist durchaus geeignet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, kann doch gegebenenfalls ein Motorfahrzeuglenker bei einer tieferen Fahrgeschwindigkeit angemessener reagieren; zudem verkürzt sich der Anhalteweg und bei einem Unfall nimmt die Schwere der Personen- und Sachschäden ab. Ist die umstrittene Massnahme grundsätzlich geeignet, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, dann braucht nicht weiter abgeklärt zu werden, ob die umstrittenen Massnahmen die übrigen Zielsetzungen erreichen können.

4. Nach Art. 2a der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) können unter anderem Vorschriftssignale innerorts auf einer rechteckigen weissen Tafel mit der Aufschrift «ZONE» dargestellt werden. Die Signale gelten für die ganze Zone bis zum entsprechenden Ende-Signal. Die Zonensignalisation ist nur zulässig für Verkehrsanordnungen innerorts, die Strassen mit gleichartigen Merkmalen eines abgegrenzten Gebietes betreffen; ausgenommen sind signalisierte Hauptstrassen, Autostrassen und Autobahnen.

Das EJPD hat am 3. April 1989 gestützt auf Art. 2a Abs. 3 SSV Weisungen über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen (im folgenden: Weisungen) erlassen. Bei diesen Richtlinien handelt es sich nicht um Rechtsnormen. Sie können insofern berücksichtigt werden, als sie Grundsätze enthalten, die die Ansicht von Sachverständigen über die Gesetzesauslegung wiedergeben und den mit der Gesetzesanwendung betrauten Behörden dazu dienen sollen, die einschlägigen Bestimmungen rechtsgleich und anhand sachgemässer Kriterien anzuwenden. Solche Richtlinien sind jedoch nicht wie Rechtssätze zu verstehen und dürfen deshalb namentlich nicht schematisch angewendet werden oder die dem Einzelfall angepasste und gerecht werdende Auslegung des Bundesrechts vereiteln oder erschweren. Ausnahmen müssen daher selbst dann möglich sein, wenn die Regelung in den Richtlinien, die selbstverständlich über eine Konkretisierung der bundesrechtlich umschriebenen Voraussetzungen nicht hinausgehen darf, im allgemeinen als sachgerecht zu bezeichnen ist (BGE 116 Ib 158 E. 2b, mit Hinweisen).

Der Beschwerdeführer macht geltend, zwei der Grundanforderungen an eine Zonensignalisation seien nicht erfüllt: Die von der Verkehrsanordnung betroffenen Strassen wiesen keine gleichartigen Merkmale auf und die in den Weisungen festgelegte Zonenfläche sei überschritten.

Nach Ziff. 1.1 Weisungen müssen die Strassen innerhalb einer Zone hinsichtlich Funktion, Nutzung, verkehrsmässiger

Bedeutung und Erscheinungsbild gleichartigen Charakter haben. In Betracht fallen nutzungsorientierte Strassen, insbesondere Erschliessungs- und Sammelstrassen. Mit dieser Beschränkung auf nutzungsorientierte Strassen ist ein erstes Kriterium für die Gleichartigkeit gegeben. Strassen mit gleichartigen Merkmalen sind zudem solche, die zum Beispiel in Bezug auf den Ausbaugrad und das Erscheinungsbild sehr ähnlich sind. Der Begriff «gleichartig» darf dabei aber nicht zu eng gefasst werden: Gewisse Unterschiede zum Beispiel in Bezug auf die Breite, die Verkehrsmenge, das Fehlen oder Vorhandensein eines Trottoirs oder eines Längs-Parkierfeldes schliessen das Nebeneinander in der gleichen Zoneebene ebenso nicht aus wie topographische Unterschiede der einzelnen Strassen (z. B. Hanglage).

Das umstrittene Gebiet «Lägerhang» liegt teilweise an einem Hang und ist gemäss Zonenplan der zweigeschossigen Wohnzone oder der Zone für öffentliche Bauten zugeordnet. Das Gebiet bildet von seiner Siedlungsstruktur her eine Einheit. Die in der Zone liegenden Strassen nehmen keinen Durchgangsverkehr auf; sie sind als Erschliessungs- und Sammelstrassen ausschliesslich nutzungsorientiert. Die Staffel-, Rebberg-, Schönbühl-, Berg- und Müllernstrasse führen als Quartiersammelstrassen den Verkehr auf die Erschliessungsstrassen. Die Strassen in der Zone sind eher schmal und weisen kurze Abschnitte zwischen den Verzweigungen (Knoten) auf. Zudem sind selbst auf den Quartiersammelstrassen die Verkehrsmengen verhältnismässig gering. Aufgrund der Akten ergibt sich deshalb unzweifelhaft, dass es sich vorliegend um Strassen mit gleichartigen Merkmalen handelt, zumal wie erwähnt gewisse Unterschiede in der Natur der Sache liegen und zulässig sind. Bei dieser Sachlage erübrigt sich die vom Beschwerdeführer verlangte Durchführung eines Augenscheins.

Aus Art. 2a Abs. 1 SSV ergibt sich, dass nur ein abgegrenztes Gebiet als Zone in Frage kommt. Die Zone muss für Verkehrsteilnehmer überschaubar und als einheitliches Gebiet erkennbar sein. Deshalb soll eine Zone im Normalfall die Grössenordnung von 0,4 km² nicht übersteigen und auch bei besonderen Fällen nicht grösser als 0,7 km² sein. Bei einem grösseren Gebiet besteht die Gefahr, dass der Verkehrsteilnehmer sich der beim Zonenbeginn signalisierten Verkehrsanordnungen nicht mehr bewusst ist (Ziff. 1.2 Weisungen). Laut Ausführungen der Behörden sei das umstrittene Gebiet in fünf Teilgebiete (eine davon im Gemeindebann von Baden) aufgeteilt, die untereinander keine Verbindungen für den Motorfahrzeugverkehr aufwiesen. Die Fläche des grössten Gebietes betrage etwas mehr als 0,4 km², alle übrigen seien wesentlich kleiner. Gesamthaft weise das Gebiet eine Fläche von rund 0,7 km² auf. Demgegenüber bringt der Beschwerdeführer vor, eine Schätzung eines Ingenieurbüros habe eine Fläche von rund 78,46 ha ergeben. Zudem seien die Teilgebiete untereinander strassenmässig verbunden. Es kann offen bleiben, ob letztere Behauptung zutrifft. Selbst in einem solchen Fall widerspricht die Zone nicht den Weisungen. Diese enthalten nämlich keine Bestimmung, die die Zonengrösse verbindlich festlegt; es handelt sich dabei lediglich um Richtgrössen (Sollbestimmung), die im Einzelfall in einem gewissen Mass überschritten werden können, sofern die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind. Wesentlich erscheint, dass es sich hier um ein klar abgegrenztes Gebiet am Rande der Gemeinde Wettingen handelt. Abgegrenzt wird das Gebiet im Westen und Norden durch die Lägern, im Osten durch landwirtschaftliches Gebiet und im Süden durch die Schartenfelsstrasse. Diese ist als Hauptsammelstrasse klassiert und deshalb verkehrsorientiert, weshalb sie zu Recht nicht in die Zonensignalisation miteinbezogen wurde. Auf den betroffenen Strassen herrscht kein Durchgangsverkehr, weshalb es sich bei den Fahrzeugkern hauptsächlich um ortskundige Personen (namentlich Anwohner) handelt. Bei diesen Lenkern darf das Bewusstsein um die Zonensignalisation vorausgesetzt werden. Es ist deshalb nicht zu beanstanden, dass die Zonensignalisation das ganze Gebiet «Lägerhang» umfasst. Aufgrund dieser Überlegungen erübrigt es sich, die - wie vom Beschwerdeführer verlangt - genaue Zonengrösse durch den Bezirksgeometer ermitteln zu lassen.

5. Der Beschwerdeführer rügt, das verkehrstechnische Gutachten genüge den Anforderungen an ein solches nicht

Nach Art. 32 Abs. 4 SVG und Art. 108 Abs. 4 SSV muss vor der Festlegung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit innerorts durch ein Gutachten die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit einer solchen abgeklärt werden. Inhalt und Umfang des Gutachtens hängen vom Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung ab und sind deshalb von Fall zu Fall verschieden (Ziff. 2.2 Weisungen, VPB 55.31 E. 5c). Die Behörde kann das Gutachten durch verwaltungseigene oder externe Sachverständige erstellen lassen. Zunächst ist festzuhalten, dass sich in den Akten keine Anhaltspunkte finden, die an der Seriosität der Autoren des Gutachtens zweifeln lassen. Es ist nicht zu beanstanden, dass die gleichen Autoren schon das ganze gemeindeinterne Verkehrskonzept erarbeitet haben. Das umstrittene Gutachten hat die in den Weisungen verlangten Abklärungen getroffen und deren Ergebnisse - wenn auch nicht immer im gewünschten Mass, so doch zumindest sinngemäss - gewürdigt. Ob indessen die Einführung der Zonensignalisation aufgrund dieser Würdigung zu Recht erfolgte, ist vorliegend zu überprüfen.

a. Es trifft zu, dass im Ausland neben guten auch schlechte Erfahrungen mit Tempo-30-Zonen gemacht wurden. Eine im Dezember 1991 veröffentlichte Pilotstudie des Institutes für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich und der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung über die «Zonensignalisation in Wohngebieten Tempo 30», durchgeführt in der Stadt Bern, kommt zum Schluss, dass jedes Quartier in grossbeziehungsweise kleinstädtischen Verhältnissen sowie in ländlichen Dörfern als Einzelfall zu behandeln ist. Im vorliegenden Fall stellt zwar der Lägerhang kein Gebiet mit grosser Unfallhäufigkeit dar. Wie aus den Akten, insbesondere den Gutachten, aber hervorgeht, ist die Übersichtlichkeit durch die topographische Lage am Lägerhang und die Bebauungsstruktur mit vielen Hekken, Zäunen und Mauern entlang von Gehwegen und Strassen für die Verkehrsteilnehmer an vielen Orten nicht genügend. Entgegen der Meinung des Beschwerdeführers entstehen mit den heute gültigen Höchstgeschwindigkeiten von 40 beziehungsweise 50 km/h viele kritische Situationen, welche dem Sicherheitsbedürfnis der Bewohner, namentlich Kindern und Betagten nicht genügend Rechnung tragen. Aus den gemessenen Geschwindigkeiten lässt sich zudem schliessen, dass mit der Zonensignalisation und den flankierenden baulichen Massnahmen die angestrebte Geschwindigkeit von 30 km/h erreicht werden kann. Demgegenüber wiegen die Nachteile nach Meinung der urteilenden Behörde nicht schwer, selbst wenn diese im behaupteten Masse eintreten. Es ist nun nicht Aufgabe des Bundesrates, der die Angemessenheit hier nicht überprüfen kann (Art. 49 Bst. c VwVG), zu beurteilen, ob auch eine Zonensignalisation Tempo-40 zum Ziel führen kann. Jedenfalls erscheint diese Massnahme nicht wesentlich milder, weshalb die Vorinstanz keine Verletzung des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes begangen hat. Mit der vierteljährlichen Nachkontrolle während des ersten Jahres können im übrigen allfällige Mängel erkannt und beseitigt werden. Gesamthaft gesehen erweist sich deshalb die Zonensignalisation Tempo-30 als vertretbar.

b. Der Beschwerdeführer rügt, die Zonensignalisation sei lediglich aufgrund eines Vorstosses eines Einwohnerrates eingeführt worden; diese werde von der Bevölkerung aber nicht gewünscht. Zuständig für den Erlass von Verkehrsanordnungen ist im vorliegenden Fall der Gemeinderat von Wettingen. Diesem obliegt die richtige Durchsetzung des Strassenverkehrsrechtes. Dabei kann er von sich aus oder auf Antrag eines Dritten Verkehrsverhältnisse überprüfen und Verkehrsanordnungen erlassen oder aufheben, sofern die Voraussetzungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG erfüllt sind. Stehen wie hier öffentliche Interessen (Verkehrssicherheit) auf dem Spiel, so kann die zuständige Behörde zudem auch gegen den Willen der Bevölkerung oder eines Teils davon die notwendigen Massnahmen erlassen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Bundesrecht, namentlich Art. 3 Abs. 4, Art. 32 Abs. 4 SVG, Art. 108 Abs. 4 SSV und der Verhältnismässigkeitsgrundsatz, nicht verletzt wurde. Dabei wird berücksichtigt, dass den zuständigen Behörden ein erheblicher Ermessensspielraum zusteht, in welchen der Bundesrat nicht eingreift.

Aus diesen Gründen ist die Beschwerde abzuweisen.

Dokumente des Bundesrates