



Arbeitshilfe

# Abweichende Höchstgeschwindigkeiten

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Zielsetzung.....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Geltungsbereich und Abgrenzung .....</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Grundlagen .....</b>	<b>3</b>
3.1	Rechtliche Bestimmungen.....	3
3.1.1	Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) vom 19.12.1958 .....	3
3.1.2	Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) vom 13.11.1962 .....	4
3.1.3	Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) vom 05.09.1979.....	5
3.1.4	Strassengesetz (SG; BSG 732.11) vom 04.06.2008 .....	8
3.1.5	Strassenverordnung (SV; BSG 732.111.1) vom 29.10.2008 .....	8
3.2	Weisungen .....	9
3.3	Normen .....	10
3.4	Arbeitshilfen.....	10
<b>4.</b>	<b>Gesetzlicher Auftrag.....</b>	<b>10</b>
<b>5.</b>	<b>Verantwortlichkeit und Zuständigkeiten .....</b>	<b>10</b>
<b>6.</b>	<b>Vorgehen.....</b>	<b>10</b>
6.1	Kantonsstrassen.....	10
6.2	Gemeinde- und Privatstrassen .....	14
<b>7.</b>	<b>Gutachten.....</b>	<b>14</b>
7.1	Inhalt .....	15
7.2	Verhältnismässigkeitsprüfung .....	16
7.2.1	Notwendigkeit .....	17
7.2.2	Zweckmässigkeit .....	17
7.2.3	Vorzug milderer Massnahmen.....	17
7.2.4	Zeitliche Beschränkung.....	18
7.2.5	Zumutbarkeit .....	18
<b>8.</b>	<b>Signalisation .....</b>	<b>18</b>
<b>A</b>	<b>Anhänge.....</b>	<b>19</b>
A1	Vorlage «Gutachten zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit».....	19
A2	Musterpublikationen zur Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit .....	20

### Impressum

Prozessverantwortung: Leitung Fachstelle Verkehrstechnik und –sicherheit – Lukas Bähler  
Freigabe: Kreiskonferenz / Amtsleitung - Stefan Studer

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt  
Kontakt: [www.be.ch/tba](http://www.be.ch/tba)

## 1. Zielsetzung

Mit der vorliegenden Arbeitshilfe wird das Verfahren zur Anordnung von gegenüber den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abweichenden Höchstgeschwindigkeiten (Herabsetzung oder Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit) dargelegt. Die relevanten gesetzlichen Bestimmungen werden erläutert, das Vorgehen beschrieben und mit Vorlagen und Hinweisen eine einheitliche Anwendung sichergestellt.

## 2. Geltungsbereich und Abgrenzung

Diese Arbeitshilfe gilt für das Verfahren zur Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten auf Haupt- und Nebenstrassen im Kanton Bern.

Betrifft das Verfahren die Einführung einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone, so gelten gegenüber dieser Arbeitshilfe teilweise abweichende Bestimmungen. Entsprechend ist die Arbeitshilfe «Tempo-30-Zone und Begegnungszone» des Tiefbauamtes des Kantons Bern (TBA) zu konsultieren.

Führt eine Neu beurteilung zur Festlegung des Beginns der dichten Überbauung gemäss Art. 22 Abs. 3 Signalisationsverordnung zu einem neuen Standort des Signals «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1), so kann dieses ohne Verfahren an den neuen Standort verschoben werden.

## 3. Grundlagen

### 3.1 Rechtliche Bestimmungen

#### 3.1.1 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) vom 19.12.1958

Art. 3 Befugnisse der Kantone und Gemeinden

Abs. 1 Die kantonale Strassenhoheit bleibt im Rahmen des Bundesrechts gewahrt.

Abs. 2 Die Kantone sind befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnis den Gemeinden übertragen unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde.

Abs. 3 Der Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr kann auf Strassen, die nicht dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffnet sind, vollständig untersagt oder zeitlich beschränkt werden; Fahrten im Dienste des Bundes bleiben jedoch gestattet.

Abs. 4 Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, 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 Gemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden.

Art. 32 Geschwindigkeit

Abs. 1 Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.

Abs. 2 Der Bundesrat beschränkt die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen.

Abs. 3 Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

### 3.1.2 Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) vom 13.11.1962

Art. 4 Angemessene Geschwindigkeit

Abs. 1 Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können.

Abs. 5 Der Fahrzeugführer darf ohne zwingende Gründe nicht so langsam fahren, dass er einen gleichmässigen Verkehrsfluss hindert.

Art. 4a Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten; Grundregel

Abs. 1 Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen:

- a. 50 km/h in Ortschaften;
- b. 80 km/h ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen;
- c. 100 km/h auf Autostrassen;
- d. 120 km/h auf Autobahnen.

Abs. 2 Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Abs. 1 Bst. a) gilt im ganzen dichtbebauten Gebiet der Ortschaft; sie beginnt beim Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) und endet beim Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.53.1). Für Fahrzeugführer, die aus unbedeutenden Nebenstrassen (wie Strassen, die nicht Ortschaften oder Ortsteile direkt verbinden, landwirtschaftliche Erschliessungsstrassen, Waldwege u. dgl.) in eine Ortschaft einfahren, gilt sie auch ohne Signalisation, sobald die dichte Überbauung beginnt.

Abs. 3 Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h (Abs. 1 Bst. b) gilt ab dem Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.53.1) oder «Ende der Höchstgeschwindigkeit» (2.53), beim Verlassen einer Autostrasse oder Autobahn ab dem Signal «Ende der Autostrasse» (4.04) oder dem Signal «Ende der Autobahn» (4.02).

Abs. 3<sup>bis</sup> Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (Abs. 1 Bst. c) gilt ab dem Signal «Autostrasse» (4.03) und endet beim Signal «Ende der Autostrasse» (4.04).

Abs. 4 Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (Abs. 1 Bst. d) gilt ab dem Signal «Autobahn» (4.01) und endet beim Signal «Ende der Autobahn» (4.02).

Abs. 5 Abweichende signalisierte Höchstgeschwindigkeiten gehen den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Abs. 1) vor, ebenso niedrigere Höchstgeschwindigkeiten für einzelne Fahrzeugarten nach Artikel 5 und für einzelne Fahrzeuge nach Anordnung der zuständigen Behörde.

Art. 5 Höchstgeschwindigkeit für einzelne Fahrzeugarten

Abs. 1 Die Höchstgeschwindigkeit beträgt:

- a. 80 km/h für
  1. schwere Motorwagen, ausgenommen schwere Personenwagen,
  2. Anhängerzüge,
  3. Sattelmotorfahrzeuge,
  4. Fahrzeuge mit Spikesreifen;
- b. 60 km/h für gewerbliche Traktoren;
- c. 40 km/h beim

1. Abschleppen von Fahrzeugen, auch mittels Abschlepprolli oder aufgesattelt; die zuständige Behörde kann in besonderen Fällen höhere Schleppgeschwindigkeiten gestatten, namentlich für feste Abschleppvorrichtungen, welche die Lenkung des geschleppten Fahrzeuges gewährleisten,
  2. Nachziehen eines leeren Abschlepprollis; die zuständige Behörde kann in besonderen Fällen, namentlich für den Einsatz auf Autobahnen und Autostrassen, höhere Geschwindigkeiten gestatten;
- d. 30 km/h
1. beim Mitführen von land- und forstwirtschaftlichen Anhängern, die nicht immatrikuliert sind,
  2. beim Mitführen von immatrikulierten land- und forstwirtschaftlichen Anhängern, sofern deren Fahrzeugausweis keine höhere Geschwindigkeit zulässt,
  3. für Fahrzeuge mit Metall- oder Vollgummireifen.
- Abs. 2 Auf Autobahnen und Autostrassen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 100 km/h für:
- a. Gesellschaftswagen, ausgenommen Gelenkbusse sowie Busse im öffentlichen, konzessionierten Linienverkehr mit bewilligten Stehplätzen;
  - b. schwere Wohnmotorwagen;
  - c. leichte Motorwagen mit Anhänger, sofern das Gesamtgewicht des Anhängers 3,5 t nicht übersteigt.
- Abs. 3 Die vorstehenden Höchstgeschwindigkeiten dürfen auch nicht überschritten werden, wo eine höhere Geschwindigkeitsgrenze signalisiert ist.
- Abs. 4 Wenn ein Führer die für die Kategorieeinteilung seines Fahrzeugs massgebende Höchstgeschwindigkeit überschreitet, verletzt er eine Verkehrsregel; dies gilt nicht für die Führer von Motorfahrrädern.

### 3.1.3 Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) vom 05.09.1979

#### Art. 2a Zonensignalisation

- Abs. 5 Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig.
- Abs. 6 Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

#### Art. 16 Grundsätze

- Abs. 2 Unter Vorbehalt abweichender Bestimmungen für einzelne Vorschriftssignale gilt die angekündigte Vorschrift an der Stelle oder von der Stelle an, wo das Signal steht, bis zum Ende der nächsten Verzweigung; soll sie weiter gelten, wird das Signal dort wiederholt. Die Signale «Höchstgeschwindigkeit» (2.30), «Mindestgeschwindigkeit» (2.31), «Überholen verboten» (2.44), «Überholen für Lastwagen verboten» (2.45), «Halten verboten» (2.49) und «Parkieren verboten» (2.50) gelten bis zu den entsprechenden Ende-Signalen (2.53, 2.54, 2.55, 2.56, 2.58), höchstens aber bis zum Ende der nächsten Verzweigung. Das Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) gilt im ganzen dicht bebauten Gebiet von Ortschaften (Art. 22 Abs. 3; Art. 4a Abs. 2 VRV).
- Abs. 3 Kündigen Vorschriftssignale eine erst später geltende Vorschrift an, wird die «Distanztafel» (5.01) beigelegt; wiederholen sie eine Vorschrift, wird die «Wiederholungstafel» (5.04) beigelegt. Fahrverbote sowie Mass- und Gewichtsbeschränkungen werden spätestens bei der letzten Umfahrungsmöglichkeit angekündigt.

Abs. 4 Auf längeren Strecken werden die Vorschriftssignale mit beigefügter «Wiederholungstafel» (5.04) nötigenfalls in angemessenen Abständen wiederholt oder mit der Zusatztafel «Streckenlänge» (5.03) ergänzt.

#### Art. 22 Höchstgeschwindigkeit

Abs. 1 Die Signale «Höchstgeschwindigkeit» (2.30) und «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) nennen die Geschwindigkeit in Stundenkilometern (km/h), welche die Fahrzeuge auch bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen nicht überschreiten dürfen. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit wird mit dem Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit» (2.53) oder «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.53.1) aufgehoben.

Abs. 2 Drängt sich auf Strassen mit schnellem Verkehr eine erhebliche Geschwindigkeitsherabsetzung auf (Art. 108), wird die Höchstgeschwindigkeit stufenweise gesenkt.

Abs. 3 Der Beginn der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV) wird mit dem Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) dort angezeigt, wo die dichte Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt. Das Ende der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird mit dem Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.53.1) angezeigt; es steht dort, wo keine der beiden Strassenseiten mehr dicht bebaut ist.

Abs. 4 Die Signale, die Beginn und Ende der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h anzeigen, können auf unbedeutenden Nebenstrassen fehlen (wie Strassen, die nicht Ortschaften oder Ortsteile direkt verbinden, landwirtschaftliche Erschliessungsstrassen, Waldwege u. dgl.; Art. 4a Abs. 2 VRV).

Abs. 5 Auf Autostrassen ist die allgemeine Höchstgeschwindigkeit (Art. 4a Abs. 1 VRV) mit Signalen anzuzeigen.

#### Art. 22a Tempo-30-Zone

Das Signal «Tempo-30-Zone» (2.59.1) kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

#### Art. 22b Begegnungszone

Abs. 2 Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

#### Art. 32 Ende-Signale

Abs. 1 Die Signale «Ende der Höchstgeschwindigkeit» (2.53), «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.53.1), «Ende der Mindestgeschwindigkeit» (2.54), «Ende des Überholverbotes» (2.55) und «Ende des Überholverbotes für Lastwagen» (2.56) zeigen an, dass das zuvor signalisierte Verbot aufgehoben ist.

#### Art. 107 Grundsätze

Abs. 1 Die folgenden örtlichen Verkehrsanordnungen (Art. 3 Abs. 3 und 4 SVG) sind von der Behörde oder dem ASTRA zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen:

- a. Anordnungen, die durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftscharakter angezeigt werden;
- b. Parkfelder, die ausschliesslich durch Markierungen gekennzeichnet werden.

Abs. 1<sup>bis</sup> Die Signale und Markierungen nach Absatz 1 dürfen erst angebracht werden, wenn die Verfügung vollstreckbar ist.

- Abs. 2 Die Behörde oder das ASTRA kann Signale für örtliche Verkehrsordnungen nach Absatz 1 vor der Veröffentlichung der Verfügung während höchstens 60 Tagen anbringen, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert.
- Abs. 2<sup>bis</sup> Versuche mit Verkehrsmassnahmen dürfen höchstens für ein Jahr angeordnet werden.
- Abs. 3 Nicht verfügt und veröffentlicht werden müssen:
- a. die Anbringung von Markierungen, ausgenommen die Markierung von Parkfeldern nach Absatz 1 Buchstabe b;
  - b. die Anbringung der folgenden Signale:
    1. Lichtsignale,
    2. in Absatz 1 nicht genannte Signale,
    3. «Verbot für Fahrzeuge mit gefährlicher Ladung» (2.10.1),
    4. «Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung» (2.11),
    5. «Höchstbreite» (2.18) auf Hauptstrassen nach Anhang 2 Buchstabe C der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991,
    6. «Höchsthöhe» (2.19),
    7. «Höchstgeschwindigkeit» (2.30), das die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf Autostrassen anzeigt,
    8. «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1),
    9. «Zollhaltestelle» (2.51),
    10. «Polizei» (2.52),
    11. «Hauptstrasse» (3.03),
    12. «Autobahn» (4.01),
    13. «Autostrasse» (4.03);
  - c. Anordnungen im Zusammenhang mit Baustellen von einer Dauer bis 6 Monaten.
- Abs. 4 Vorübergehende Anordnungen der Polizei (Art. 3 Abs. 6 SVG), die länger als acht Tage gelten sollen, müssen im ordentlichen Verfahren von der Behörde oder vom ASTRA verfügt und veröffentlicht werden.
- Abs. 5 Sind auf bestimmten Strassenstrecken örtliche Verkehrsordnungen nötig, wird die Massnahme gewählt, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht. Ändern sich die Voraussetzungen, muss die Behörde die örtliche Verkehrsordnung überprüfen und gegebenenfalls aufheben.

#### Art. 108 Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten

- Abs. 1 Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.
- Abs. 2 Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:
- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
  - b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
  - c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
  - d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.
- Abs. 3 Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht innerorts hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann.
- Abs. 4 Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist

oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Abs. 4<sup>bis</sup> In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.

Abs. 5 Es sind folgende abweichende Höchstgeschwindigkeiten zulässig:

- a. auf Autobahnen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 120 km/h bis 60 km/h in Abstufungen von je 10 km/h; weitere Reduktionen in Abstufungen von je 10 km/h im Bereich von Anschlüssen und Verzweigungen gemäss Ausbaugrad;
- b. auf Autostrassen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 100 km/h bis 60 km/h in Abstufungen von je 10 km/h; weitere Reduktionen in Abstufungen von je 10 km/h im Bereich von Anschlüssen und Verzweigungen gemäss Ausbaugrad;
- c. auf Strassen ausserorts, ausgenommen Autostrassen und Autobahnen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 80 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;
- d. auf Strassen innerorts: 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;
- e. innerorts mit Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a bzw. 20 km/h nach Artikel 22b.

Abs. 6 Das UVEK regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest.

### 3.1.4 Strassengesetz (SG; BSG 732.11) vom 04.06.2008

Art. 66 Verkehrsanordnungen, Signalisation und Markierungen

Abs. 1 Der Kanton verfügt Verkehrsanordnungen im Sinne von Artikel 3 Absätze 2 bis 4 SVG für Kantonsstrassen und Strassen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen.

Abs. 2 Die Gemeinde verfügt Verkehrsanordnungen im Sinne von Artikel 3 Absätze 2 bis 4 SVG für alle übrigen öffentlichen Strassen sowie für alle öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümerinnen und Eigentümer.

Abs. 3 Die gleichen Zuständigkeitsregelungen gelten für das Anbringen von Signalen und Markierungen.

### 3.1.5 Strassenverordnung (SV; BSG 732.111.1) vom 29.10.2008

Art. 42 Anordnung von Verkehrsmassnahmen; 1 Grundsatz

Abs. 1 Verkehrsmassnahmen im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG) werden durch die zuständige Behörde gemäss Artikel 43 bis 45 verfügt, angeordnet, geändert oder aufgehoben.

Abs. 2 Vorbehalten bleiben die Befugnisse der Polizeiorgane von Kanton und Gemeinden sowie der Strassenbaubehörden bezüglich vorübergehender Verkehrsanordnungen und -umleitungen sowie der erforderlichen Signalisation.

Abs. 3 Verkehrsmassnahmen, die länger als acht Tage beibehalten werden sollen, müssen von der zuständigen Behörde gemäss Artikel 43 bis 45 verfügt oder angeordnet werden.

Art. 43 Anordnung von Verkehrsmassnahmen; 2 Kantonsstrassen

Abs. 1 Verkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen und auf deren Verzweigungen mit anderen öffentlichen Strassen verfügt das Tiefbauamt.

Abs. 2 Berührt eine Verkehrsmassnahme Aufgabenbereiche anderer Direktionen, so ist deren Stellungnahme einzuholen.

Art. 44 Anordnung von Verkehrsmassnahmen; 3 Gemeinde- und Privatstrassen

Abs. 1 Die zuständige Gemeindebehörde verfügt

- a. Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen sowie auf Einmündungen von Privatstrassen in Gemeindestrassen,
- b. die Verkehrssicherheit gewährleistende Verkehrsmassnahmen auf öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümerinnen und Eigentümer, nach deren vorgängiger Anhörung.

Abs. 2 Folgende Verkehrsmassnahmen bedürfen der Zustimmung des Tiefbauamts, sofern sie länger als 60 Tage beibehalten werden:

- a. Regelung der Vortrittsverhältnisse,
- b. Fahrverbote,
- c. Mass- und Gewichtsbeschränkungen,
- d. Geschwindigkeitsbeschränkungen,
- e. Markierung von Parkfeldern auf Hauptstrassen.

Abs. 3 Keiner Zustimmung des Tiefbauamts bedürfen Verkehrsanordnungen im Zusammenhang mit Baustellen von einer Dauer bis sechs Monaten.

Art. 49 Signalisation; Zuständigkeit für Anbringung und Unterhalt

Abs. 1 Signale werden durch die für den Erlass der entsprechenden Verkehrsmassnahme zuständige Behörde oder mit deren Ermächtigung angebracht und unterhalten.

Abs. 2 Die vorübergehende Wegweisung für Veranstaltungen und private Anlässe aller Art ist auf allen Strassen mit Ausnahme der Nationalstrassen sowie der kantonalen Autobahnen und Autostrassen der zuständigen Behörde der Gemeinden vorbehalten. Für die vorübergehende Wegweisung auf Kantonsstrassen ist die Zustimmung des Tiefbauamts erforderlich.

Abs. 3 Wo Private ermächtigt sind, Signale auf öffentlichen Strassen anzubringen, können die für Verkehrsanordnung zuständigen Behörden Weisungen über die Art und Weise der Anbringung erlassen. Werden Signale von Verbänden planmässig für mehrere Strassen angebracht, so bedarf der Plan der Zustimmung des Tiefbauamts.

Abs. 4 Die zuständigen Behörden der Gemeinden erlassen Weisungen für die Signalisation auf Privatstrassen.

Art. 51 Signalisation; Kosten

Abs. 1 Die Signalisationskosten tragen

- a. die Strasseneigentümerin oder der Strasseneigentümer,
- b. in Abweichung von Buchstabe a, jene, die die Signalisation erforderlich machen, insbesondere durch Hinzufügen einer neuen Verzweigung oder Ausfahrt, sowie jene, in deren überwiegendem Interesse die Signalisation erfolgt.

Abs. 2 Auf öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümerinnen und Eigentümer tragen die Gemeinden die Kosten der Signalisation insoweit, als sie diese verfügt oder angeordnet haben.

Abs. 3 Die Regeln über die Kostentragung erstrecken sich auf die Kosten für die Anbringung und den Unterhalt sowie die Entfernung der Signale.

### 3.2 Weisungen

- Weisungen zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten, Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement, 13. März 1990

### 3.3 Normen

- VSS 40 871a Strassensignale; Anwendung von retroreflektierenden Folien und Beleuchtung

### 3.4 Arbeitshilfen

- Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen», Tiefbauamt des Kantons Bern
- Arbeitshilfe «Verkehrsanordnungen und ihre Signalisation», Tiefbauamt Kanton Bern
- Arbeitshilfe «Tempo-30-Zone und Begegnungszone», Tiefbauamt Kanton Bern

## 4. Gesetzlicher Auftrag

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften ist mit Art. 4a Abs. 1 VRV vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt worden. Ausserhalb von Ortschaften beträgt diese 80 km/h.

Gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG kann die zuständige Behörde die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenabschnitte nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufsetzen (siehe Kap. 7). Die «Weisungen zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten» des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements führen weiter aus, dass eine abweichende Höchstgeschwindigkeit, dauernd oder befristet (z.B. Wechselsignalisation), nur dort in Betracht zu ziehen ist, wo ausnahmsweise die allgemeine Höchstgeschwindigkeit infolge der besonderen örtlichen Situation auf einem bestimmten Strassenabschnitt unzweckmässig wäre. Somit ist die Beurteilung des Einzelfalls erforderlich und dabei der Nachweis zu erbringen, dass die Voraussetzungen zur Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit erfüllt sind.

Art. 108 Abs. 5 SSV nennt die zulässigen abweichenden Höchstgeschwindigkeiten:

- auf Strassen ausserorts (ausgenommen Autostrassen und Autobahnen): tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 80 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;
- auf Strassen innerorts: 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;
- innerorts mit Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a bzw. 20 km/h nach Artikel 22b.

## 5. Verantwortlichkeit und Zuständigkeiten

Auf Kantonsstrassen verfügt, publiziert und signalisiert das Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA) abweichende Höchstgeschwindigkeiten, auf Gemeindestrassen die zuständige Gemeindebehörde unter Zustimmung des TBA.

## 6. Vorgehen

### 6.1 Kantonsstrassen

Das folgende Flussdiagramm zeigt schematisch das Vorgehen für die Anordnung einer von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen. Die einzelnen Schritte werden im Anschluss erläutert.

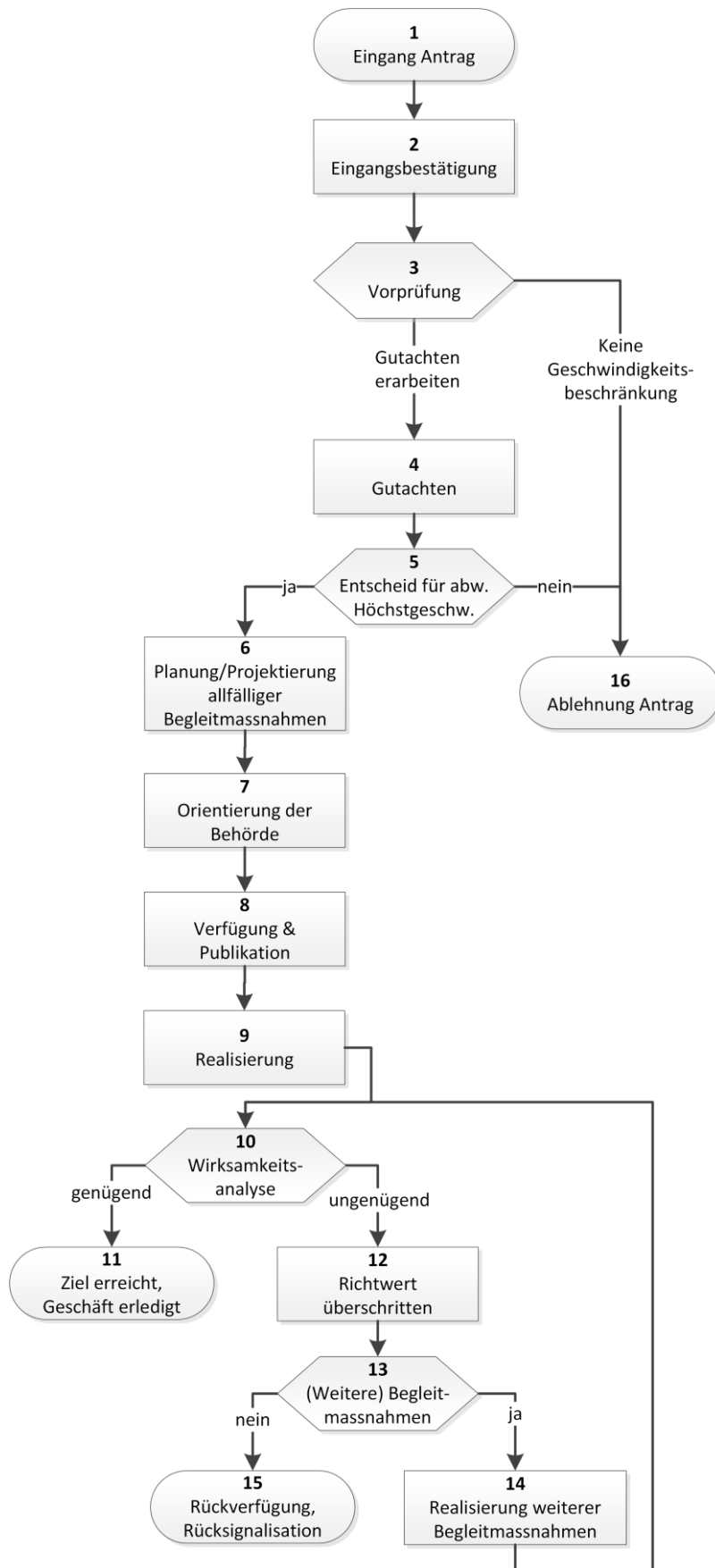


Abbildung 1: Vorgehen für die Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen

Nr.	Erläuterungen
1	<p><b>Eingang Antrag</b></p> <p>Die zuständige Gemeindebehörde kann für einen bestimmten Abschnitt einer Kantonsstrasse beim TBA ein Antrag zur Prüfung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit einreichen.</p> <p>Privatpersonen werden an die Gemeinde verwiesen. U.a. ist das allfällige öffentliche Interesse abzuklären. Unterstützt die Gemeinde das Anliegen, stellt sie dem zuständigen Oberingenieurkreis (OIK) des TBA einen entsprechenden Antrag. Unterstützt die Gemeinde das Anliegen nicht, so steht Privatpersonen die Einsprache nach Art. 106 SSV offen.</p>
2	<p><b>Eingangsbestätigung</b></p> <p>Die Bestätigung zum Eingang des Antrags erfolgt schriftlich an die gesuchstellende Behörde/Privatperson. Ihr wird mitgeteilt, dass eine Vorprüfung erfolgt, anhand des Ergebnisses entschieden wird, ob ein Gutachten erarbeitet wird und sie bis zu einem zu nennenden Termin eine Antwort über das Resultat der Untersuchung und das weitere Vorgehen erhalten wird.</p> <p>Vom TBA wird darauf hingewiesen, dass bei einem positiven Entscheid und der Einführung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit allenfalls ergänzend begleitende Massnahmen in Erwägung gezogen werden.</p>
3	<p><b>Vorprüfung</b></p> <p>Das Gesuch wird summarisch geprüft. Unvollständige oder ungenügende Gesuche werden zur Nachbesserung an den Gesuchsteller retourniert. Das Gesuch wird hinsichtlich einer ausreichend rechtlichen Grundlage gemäss Art. 106 und 108 Abs. 2 und 3 SSV geprüft (Verhältnismässigkeit: Notwendigkeit, Zweckmässigkeit, mildere Massnahmen, Zumutbarkeit). Bei Gesuchen durch die Gemeindebehörde ist ein Gemeinderatsbeschluss erforderlich. Bei Gesuchen von Privaten wird eine Stellungnahme der Gemeinde eingeholt. Fällt die Vorprüfung positiv aus, so folgt Schritt Nr. 4. Fällt sie negativ aus folgt Schritt Nr. 16.</p>
4	<p><b>Gutachten</b></p> <p>Das TBA erarbeitet ein Gutachten gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG respektive Art. 108 Abs. 4 SSV. Zu beurteilen sind die in Art. 108 Abs. 2 und 3 SSV genannten möglichen Gründe. Trifft mindestens einer dieser Gründe zu, so ist die Notwendigkeit für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit gegeben. Weiter ist abzuklären, ob die Massnahme geeignet und zumutbar ist, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind oder ob die Massnahme zeitlich beschränkt werden kann.</p> <p>Das Gutachten wird in Kap. 7 eingehend behandelt.</p>
5	<p><b>Entscheid für abweichende Höchstgeschwindigkeit</b></p> <p>Das Gutachten liefert die für den Entscheid zu berücksichtigenden und abzuwägenden Argumente. Der Entscheid liegt beim TBA.</p> <p>Fällt der Entscheid zu Gunsten einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit, so folgt Schritt Nr. 6, andernfalls folgt Schritt Nr. 16.</p>
6	<p><b>Planung/Projektierung Begleitmassnahmen</b></p> <p>Sind für ein adäquates Erscheinungsbild des Strassenraums nebst der Signalisation zusätzlich begleitende Massnahmen angezeigt, so sind diese zu Planen und zu Projektieren. Allenfalls ist eine Staffelung der Massnahmen vorzusehen (kurz-, mittel- und langfristig; provisorisch oder definitiv).</p>
7	<p><b>Orientierung der Behörde</b></p> <p>Der Entscheid zu Gunsten einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit wird dem Gesuchsteller / der zuständigen Gemeindebehörde unter Angabe des weiteren Vorgehens mit ungefährem Zeitplan schriftlich mitgeteilt.</p> <p>Vor Erlass der Verfügung ist der Gemeindebehörde das rechtliche Gehör zu gewähren, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden. Die Verfügung ist den betroffenen Gemeinden erst danach zu eröffnen.</p>

Nr.	Erläuterungen																																																																														
8	<p><b>Verfügung &amp; Publikation</b></p> <p>Die Verkehrsbeschränkungsverfügung wird durch das TBA erlassen und mit Rechtsmittelbelehrung veröffentlicht. Das Geschwindigkeitsregime darf grundsätzlich erst signalisiert werden, wenn die Verfügung in Rechtskraft erwachsen ist. In Ausnahmefällen kann mit der Verfügung einer allfälligen Beschwerde aus wichtigen Gründen die aufschiebende Wirkung entzogen und ein Signal unverzüglich aufgestellt werden, namentlich wenn ein öffentliches Interesse vorliegt, das den sofortigen Vollzug der Verfügung erfordert (siehe auch Arbeitshilfe «Verkehrsanordnungen und ihre Signalisation», Tiefbauamt Kanton Bern).</p>																																																																														
9	<p><b>Realisierung</b></p> <p>Nach Eintritt der Rechtskraft der Verfügung signalisiert das TBA die abweichende Höchstgeschwindigkeit. Die Kosten für die Signalisation trägt das TBA. Allfällige Begleitmassnahmen werden gemäss Zeitplan parallel dazu oder gestaffelt umgesetzt.</p>																																																																														
10	<p><b>Wirksamkeitsanalyse</b></p> <p>Nach Ablauf einer festgelegten Zeitspanne ab der Realisierung ist es empfehlenswert die realisierten Massnahmen auf ihre Wirkung hin zu überprüfen. Gegebenenfalls sind verkehrstechnische Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Beurteilt wird in der Regel die Geschwindigkeit <math>V_{85}</math>, welche von 85% der Verkehrsteilnehmenden nicht überschritten wird. Allenfalls ist auch eine Unfallauswertung vorzunehmen. Dies betrifft vorab Strecken, wo ergänzende Massnahmen getroffen wurden (in der Regel bei Tempo-30-Zonen).</p> <p>Als Geschwindigkeitsmessstellen sollten nach Möglichkeit dieselben Standorte gewählt werden, wie anlässlich der Erstellung des Gutachtens. Mit den Ergebnissen kann beurteilt werden, ob das neue Geschwindigkeitsregime akzeptiert und eingehalten wird. Massgebend ist der Vergleich mit den als zulässig erachteten Richtwerten gemäss folgender Tabelle. Toleriert wird eine geringfügige Überschreitung der signalisierten Geschwindigkeit. In Abhängigkeit der Steigung respektive des Gefälles, variieren die Richtwerte basierend auf einem konstant langen Anhalteweg. Ob das Ziel möglicherweise auch bei einem überschrittenen Richtwert erreicht ist, ist situativ zu beurteilen.</p> <table border="1" data-bbox="256 1283 1361 1648"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="256 1283 539 1328"><math>V_{sig}</math></th> <th colspan="6" data-bbox="544 1283 1361 1328">Richtwerte <math>V_{85}</math></th> </tr> <tr> <th data-bbox="256 1335 379 1413" rowspan="2"><math>V</math> [km/h]</th> <th data-bbox="384 1335 539 1413" rowspan="2">Anhalteweg [m]</th> <th colspan="2" data-bbox="544 1335 810 1357">eben</th> <th colspan="2" data-bbox="815 1335 1082 1357">Steigung &gt; 4%</th> <th colspan="2" data-bbox="1086 1335 1361 1357">Gefälle &gt; 4%</th> </tr> <tr> <th data-bbox="544 1364 667 1413"><math>V</math> [km/h]</th> <th data-bbox="671 1364 810 1413">Anhalteweg [m]</th> <th data-bbox="815 1364 938 1413"><math>V</math> [km/h]</th> <th data-bbox="943 1364 1082 1413">Anhalteweg [m]</th> <th data-bbox="1086 1364 1209 1413"><math>V</math> [km/h]</th> <th data-bbox="1214 1364 1361 1413">Anhalteweg [m]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="256 1420 379 1442">20</td> <td data-bbox="384 1420 539 1442">9.2</td> <td data-bbox="544 1420 667 1442">25</td> <td data-bbox="671 1420 810 1442">12.4</td> <td data-bbox="815 1420 938 1442">26</td> <td data-bbox="943 1420 1082 1442">12.7</td> <td data-bbox="1086 1420 1209 1442">24</td> <td data-bbox="1214 1420 1361 1442">12.0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1449 379 1471">30</td> <td data-bbox="384 1449 539 1471">15.8</td> <td data-bbox="544 1449 667 1471">35</td> <td data-bbox="671 1449 810 1471">20.0</td> <td data-bbox="815 1449 938 1471">36</td> <td data-bbox="943 1449 1082 1471">20.2</td> <td data-bbox="1086 1449 1209 1471">34</td> <td data-bbox="1214 1449 1361 1471">19.8</td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1478 379 1500">40</td> <td data-bbox="384 1478 539 1500">23.6</td> <td data-bbox="544 1478 667 1500">45</td> <td data-bbox="671 1478 810 1500">28.0</td> <td data-bbox="815 1478 938 1500">46</td> <td data-bbox="943 1478 1082 1500">28.1</td> <td data-bbox="1086 1478 1209 1500">44</td> <td data-bbox="1214 1478 1361 1500">28.0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1507 379 1529">50</td> <td data-bbox="384 1507 539 1529">32.7</td> <td data-bbox="544 1507 667 1529">55</td> <td data-bbox="671 1507 810 1529">37.8</td> <td data-bbox="815 1507 938 1529">56</td> <td data-bbox="943 1507 1082 1529">37.6</td> <td data-bbox="1086 1507 1209 1529">53</td> <td data-bbox="1214 1507 1361 1529">37.0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1536 379 1559">60</td> <td data-bbox="384 1536 539 1559">43.1</td> <td data-bbox="544 1536 667 1559">65</td> <td data-bbox="671 1536 810 1559">48.8</td> <td data-bbox="815 1536 938 1559">66</td> <td data-bbox="943 1536 1082 1559">48.3</td> <td data-bbox="1086 1536 1209 1559">63</td> <td data-bbox="1214 1536 1361 1559">48.3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1565 379 1588">70</td> <td data-bbox="384 1565 539 1588">54.8</td> <td data-bbox="544 1565 667 1588">75</td> <td data-bbox="671 1565 810 1588">61.2</td> <td data-bbox="815 1565 938 1588">77</td> <td data-bbox="943 1565 1082 1588">61.5</td> <td data-bbox="1086 1565 1209 1588">73</td> <td data-bbox="1214 1565 1361 1588">61.0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="256 1594 379 1617">80</td> <td data-bbox="384 1594 539 1617">67.8</td> <td data-bbox="544 1594 667 1617">-</td> <td data-bbox="671 1594 810 1617">-</td> <td data-bbox="815 1594 938 1617">-</td> <td data-bbox="943 1594 1082 1617">-</td> <td data-bbox="1086 1594 1209 1617">-</td> <td data-bbox="1214 1594 1361 1617">-</td> </tr> </tbody> </table> <p>Fällt die Wirksamkeitsanalyse genügend aus, so folgt Schritt Nr. 11. Fällt sie ungenügend aus, so folgt Schritt Nr. 12.</p>	$V_{sig}$		Richtwerte $V_{85}$						$V$ [km/h]	Anhalteweg [m]	eben		Steigung > 4%		Gefälle > 4%		$V$ [km/h]	Anhalteweg [m]	$V$ [km/h]	Anhalteweg [m]	$V$ [km/h]	Anhalteweg [m]	20	9.2	25	12.4	26	12.7	24	12.0	30	15.8	35	20.0	36	20.2	34	19.8	40	23.6	45	28.0	46	28.1	44	28.0	50	32.7	55	37.8	56	37.6	53	37.0	60	43.1	65	48.8	66	48.3	63	48.3	70	54.8	75	61.2	77	61.5	73	61.0	80	67.8	-	-	-	-	-	-
$V_{sig}$		Richtwerte $V_{85}$																																																																													
$V$ [km/h]	Anhalteweg [m]	eben		Steigung > 4%		Gefälle > 4%																																																																									
		$V$ [km/h]	Anhalteweg [m]	$V$ [km/h]	Anhalteweg [m]	$V$ [km/h]	Anhalteweg [m]																																																																								
20	9.2	25	12.4	26	12.7	24	12.0																																																																								
30	15.8	35	20.0	36	20.2	34	19.8																																																																								
40	23.6	45	28.0	46	28.1	44	28.0																																																																								
50	32.7	55	37.8	56	37.6	53	37.0																																																																								
60	43.1	65	48.8	66	48.3	63	48.3																																																																								
70	54.8	75	61.2	77	61.5	73	61.0																																																																								
80	67.8	-	-	-	-	-	-																																																																								
11	<p><b>Ziel erreicht, Geschäft erledigt</b></p> <p>Die Wirkungsanalyse ist genügend und das Ziel damit erreicht. Das Geschäft ist erledigt. Sind kurzfristige ergänzende Massnahmen nur als Übergangslösung umgesetzt worden, so sind sie nun langfristig anzulegen (Planung oder Umsetzung). Die Gemeinde wird schriftlich orientiert.</p>																																																																														
12	<p><b>Richtwert überschritten</b></p> <p>Die Wirkungsanalyse ist ungenügend. Die Gemeinde wird schriftlich über die Erkenntnisse aus der Wirkungsanalyse orientiert.</p>																																																																														

Nr.	Erläuterungen
13	<p><b>Weitere Begleitmassnahmen</b></p> <p>Es ist die Frage zu klären, ob voraussichtlich mit weiteren Begleitmassnahmen die beabsichtigte Wirkung erzielt werden kann.</p> <p>Sollen weitere Begleitmassnahmen realisiert werden, so folgt Schritt Nr. 14, andernfalls Schritt Nr. 15.</p>
14	<p><b>Realisierung weiterer Begleitmassnahmen</b></p> <p>Sind allenfalls in Schritt Nr. 6 weitere Begleitmassnahmen geplant aber noch nicht umgesetzt worden, so ist deren Realisierung zu prüfen und vorzusehen.</p> <p>Nach deren Realisierung ist nach Ablauf einer festgelegten Zeitspanne erneut eine Wirksamkeitsanalyse durchzuführen</p>
15	<p><b>Rückverfügung, Rücksignalisation</b></p> <p>Sind die Begleitmassnahmen ausgeschöpft oder deren Umsetzung unverhältnismässig, so ist die abweichende Höchstgeschwindigkeit allenfalls zurückzuverfügen und die ursprüngliche Signalisation wiederherzustellen.</p>
16	<p><b>Ablehnung Gesuch</b></p> <p>Der gesuchstellenden Behörde wird Ablehnung des Gesuchs schriftlich begründet. Auf schriftlichen Antrag der gesuchstellenden Behörde wird ihr eine Ablehnung in Verfügungsform mit Rechtsmittelbelehrung zugestellt. Eine solche Verfügung wird nicht veröffentlicht.</p>

## 6.2 Gemeinde- und Privatstrassen

Hinsichtlich des Vorgehens für die Anordnung einer Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auf Gemeinde- oder Privatstrassen sind folgende Hinweise zu berücksichtigen:

- Für das Gutachten (siehe Kap. 7) kann durch die zuständige Gemeindebehörde die Vorlage aus Anhang A1 verwendet werden.
- Nach dem Erstellen des Gutachtens muss die zuständige Gemeindebehörde einen entsprechenden Beschluss zur Einführung des neuen Geschwindigkeitsregimes fassen (Protokoll).
- Anschliessend ist gemäss Art. 44 Abs. 2 SV ein Gesuch um Zustimmung an den zuständigen Oberingenieurkreis (OIK) des TBA unter Beilage des Gutachtens, eines Auszugs des Beschlussprotokolls und eines Situationsplans mit eingezeichneten Signalstandorten einzureichen.
- Nach Prüfung des Gesuchs durch den OIK wird der Zustimmungsentscheid der zuständigen Gemeindebehörde schriftlich mitgeteilt.
- Nachdem die Zustimmung des OIK vorliegt, muss die Massnahme durch die zuständige Gemeindebehörde mit Rechtsmittelbelehrung publiziert werden. Empfohlen wird die zusätzliche Veröffentlichung im entsprechenden Amtsanzeiger. Ein Mustertext befindet sich im Anhang A2.
- Nach Eintritt der Rechtskraft der Verfügung signalisiert die Gemeinde die abweichende Höchstgeschwindigkeit. Die Kosten für die Signalisation trägt die Gemeinde.
- Weitere Hinweise unter anderem zu temporären Anordnungen oder Anordnungen im dringlichen Verfahren gibt die Arbeitshilfe «Verkehrsordnungen und ihre Signalisation», Tiefbauamt Kanton Bern.

## 7. Gutachten

Art. 32 Abs. 3 SVG fordert für die Herab- oder Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit ein Gutachten. Dieses soll der zuständigen Behörde die sachlichen Grundlagen für den Entscheid liefern. Das Gutachten hat das in Art. 107 Abs. 5 SSV verlangte Verhältnismässigkeitsprinzip zu beachten. Demnach ist bei örtlichen Verkehrsordnungen auf bestimmten Strassenabschnitten die Massnahme zu wählen, die den

Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht. Das Gutachten ist in der Verantwortung der zuständigen Behörde durch interne oder externe Sachverständige zu erstellen.

Das Gutachten wird in Art. 108 Abs. 1 bis 4 SSV und den «Weisungen zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten» des Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement vom März 1990 näher beschrieben. So kann eine gegenüber den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten niedrigere Höchstgeschwindigkeit nur angeordnet werden, wenn die Notwendigkeit durch mindestens einen von vier qualifizierenden Gründen nachgewiesen ist. Auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht kann innerorts eine gegenüber der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit höhere Höchstgeschwindigkeit nur angeordnet werden, wenn der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann. Mit dem Gutachten ist weiter abzuklären, ob die Massnahme zweck- und verhältnismässig ist, ob andere mildere Massnahmen vorzuziehen sind und ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Das Gutachten entspricht also einer Verhältnismässigkeitsprüfung.

Ausgenommen von der Pflicht zur Erstellung eines Gutachtens ist einzig die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen (siehe auch Arbeitshilfe «Tempo-30-Zone und Begegnungszone», Tiefbauamt Kanton Bern).

In der Folge wird lediglich noch auf die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit (Geschwindigkeitsbeschränkung) im Detail eingegangen. Für die Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit gilt aber Sinngemässes.

## 7.1 Inhalt

Das Gutachten ergeht in Form eines Berichts. Inhalt und Umfang hängen vom Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung und von den örtlichen Verhältnissen ab. Die Anforderungen an das Gutachten sind umso strenger, je stärker verkehrsorientiert die zu beurteilenden Strassen sind, bzw. umso geringer, je weniger verkehrsorientiert die zu beurteilenden Strassen sind. Entsprechend ist der Ermessensspielraum der zuständigen Behörde bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auch umso grösser, je weniger stark die betroffene Strasse verkehrsorientiert ist.

Im Gutachten ist darzulegen:

- der Anlass der Prüfung: Welche Gründe führen dazu, dass die Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit geprüft wird?
- die Ausgangslage: zu beschreiben sind die Strassenart, der Ausbaugrad und die Betriebsform, zu beurteilen sind das Unfallgeschehen (Häufigkeit/Folgen) und allfällige Gefahrensituation, zu ermitteln sind die Geschwindigkeitsniveaus (z.B. V50 und V85) und die Verkehrsmenge und -zusammensetzung
- das Ziel: Was soll mit der abweichenden Höchstgeschwindigkeit erreicht werden?
- die Rechtmässigkeit: Entspricht die vorgesehene abweichende Höchstgeschwindigkeit den rechtlichen Voraussetzungen?
- allenfalls zusätzliche Analysen: Gegebenenfalls sind je nach Zweck und Situation, zusätzliche vertiefte Abklärungen zur Verkehrssicherheit, dem Verkehrsablauf oder dem Umweltschutz vorzunehmen.
- die Beurteilung der Auswirkungen: In welchem Ausmass kann das angestrebte Ziel erreicht werden? Sind bei aus Gründen der Verkehrssicherheit getroffenen Massnahme negative Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten? Sind bei aus Gründen der Umweltbelastung getroffenen Massnahmen negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit oder den Verkehrsfluss zu erwarten? Welche zusätzlichen Auswirkungen positiver oder negativer Art (z.B. Vollzugsproblem, unerwünschte Verkehrsverlagerungen) sind möglich?
- die Verhältnismässigkeitsprüfung (siehe Kap. 7.2): Ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erforderlich, zweckmässig und zumutbar?
- die Schlussfolgerungen: Enthalten den Antrag mit einer summarischen Begründung.

Das TBA stellt im Anhang A1 eine entsprechende Vorlage «Gutachten zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit» zur Verfügung.

## 7.2 Verhältnismässigkeitsprüfung

Die Verhältnismässigkeitsprüfung ist der Kern des Gutachtens. Mit ihr ist im Wesentlichen zu prüfen, ob an der Geschwindigkeitsbeschränkung ein in den örtlichen Verhältnissen begründetes öffentliches Interesse besteht und sie verhältnismässig ist. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit besagt, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich und geeignet sein muss, um das im öffentlichen Interesse angestrebte Ziel zu erreichen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung hat dann zu unterbleiben, wenn der verfolgte Zweck auch mit weniger einschneidenden, aber für das Gemeinwesen gleichermassen vertretbaren Mitteln erreicht werden könnte. Zudem ist ein vernünftiges Verhältnis zwischen dem angestrebten Ziel und allen aus der Geschwindigkeitsbeschränkung resultierenden Auswirkungen zu wahren.

Die Verhältnismässigkeitsprüfung gliedert sich in mehrere Schritte, welche in den folgenden Kapiteln noch näher beschrieben werden:

1. Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung (Kap. 7.2.1)
2. Zweckmässigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung (Kap. 7.2.2)
3. Vorzug milderer Massnahmen (Kap. 7.2.3)
4. Zeitliche Beschränkung der Geschwindigkeitsbeschränkung (Kap. 7.2.4)
5. Zumutbarkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung (Kap. 7.2.5)
6. Prüfung kombinierter Gründe (Kap. 7.2.6)

Die Verhältnismässigkeitsprüfung liefert die Argumente für oder gegen die Geschwindigkeitsbeschränkung. Damit die Geschwindigkeitsbeschränkung zulässig ist, müssen die Ergebnisse der einzelnen Schritte alle dafürsprechen. Andernfalls ist die Geschwindigkeitsbeschränkung abzulehnen.

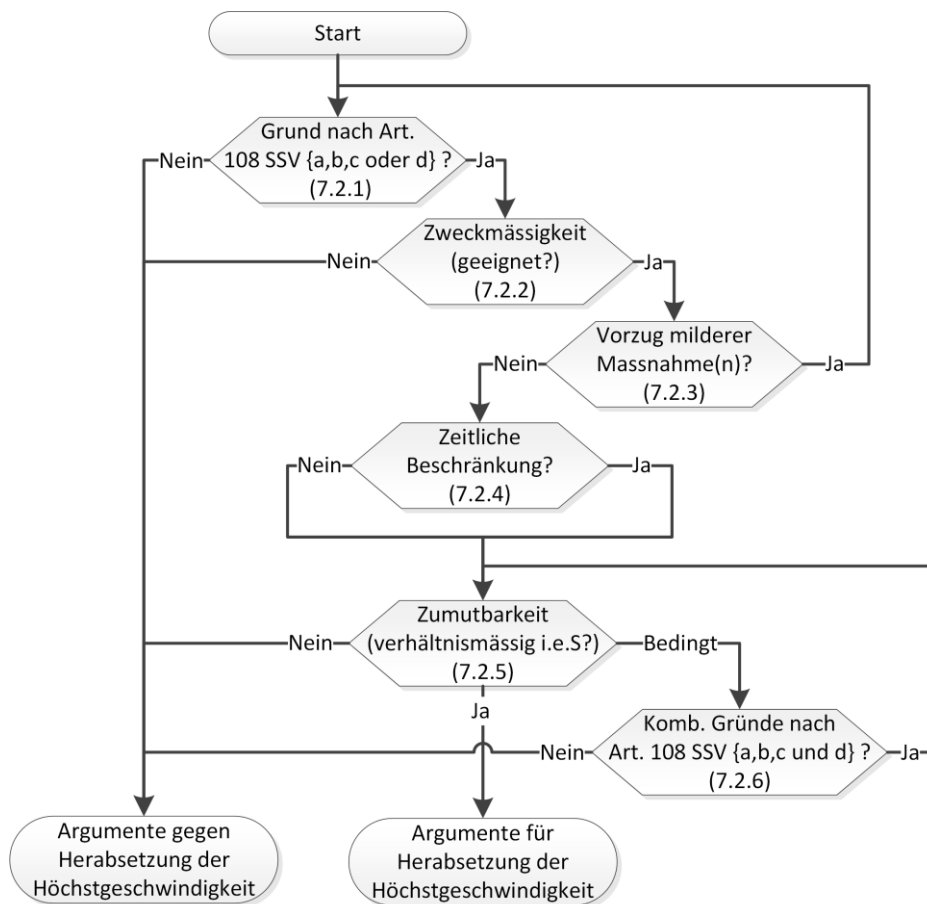


Abbildung 2: Verhältnismässigkeitsprüfung

### 7.2.1 Notwendigkeit

Die Notwendigkeit für die Geschwindigkeitsbeschränkung begründet das öffentliche Interesse an der Massnahme. Sie ist gegeben, wenn mindestens einer der in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählten Gründe respektive Ziele zutrifft:

Bst.	Grund / Ziel	Erläuterung
a.	Vermeidung oder Verminderung einer schwer oder nicht rechtzeitig erkennbaren Gefahr	Bspw. bei ungenügenden Sichtweiten (Kurven, Kuppen, Knoten) die zu einer falschen Beurteilung durch die Fahrzeugführer führen könnten oder wenn die Strassenanlage vom Fahrzeugführer eine erheblich erhöhte Aufmerksamkeit erfordert (Verflechtungsstrecken, komplexe Verzweigungen, usw.).
b.	Schutzbedürfnis bestimmter Strassenbenützer	Bspw. wenn Betagte oder Kinder bei Altersheimen bzw. Schulen einen Strassenabschnitt regelmässig benützen müssen und dabei durch den Verkehr stark gefährdet werden.
c.	Verbesserung Verkehrsablauf	Bei einer grossen Verkehrsbelastung, wenn dadurch der Verkehrsablauf verbessert werden kann.
d.	Reduktion übermässiger Umweltbelastung	Wenn eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. In diesem Fall sind zusätzlich die entsprechenden Vorschriften der Lärmschutz-Verordnung (insbesondere Art. 13 bis 19 und 36 bis 44) bzw. der Luftreinhalteverordnung (insbesondere Art. 31 bis 34) anwendbar. Dabei sind auch die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu prüfen und dem Vollzug der Massnahme besondere Beachtung zu schenken.

Die Verhältnismässigkeitsprüfung soll sich bei der Begründung und der nachfolgenden Argumentation (Kap. 7.2.2 bis 7.2.5) zuerst auf den massgebendsten Grund / Ziel (Bst. a, b, c oder d) fokussieren. Damit wird die Vermischung von Argumenten verhindert. Ist schon durch den einen alleinigen Grund die Verhältnismässigkeit gegeben, so ist die Geschwindigkeitsbeschränkung bereits ausreichend begründet.

### 7.2.2 Zweckmässigkeit

Es ist zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung als Mittel zur Zielerreichung geeignet ist und eine massgebende Wirkung erreicht werden kann.

Liegen bspw. ungenügende Sichtweiten vor, so ist nachzuweisen, dass sich diese mit der Geschwindigkeitsbeschränkung ausreichend verbessern. Wird die Geschwindigkeitsbeschränkung bspw. als Lärmschutzmassnahme begründet, so hat sich in der Praxis die als wahrnehmbar eingestufte Abnahme der Lärmimmission um mindestens 1 dB als massgebende Wirkung etabliert.

### 7.2.3 Vorzug milderer Massnahmen

Art. 107 Abs. 5 SSV schreibt vor, dass die Verkehrsanordnung zu wählen ist, die den Zweck mit den geringsten Einschränkungen erreicht. Auf die Geschwindigkeitsbeschränkung ist daher zu verzichten, wenn der verfolgte Zweck auch mit einer weniger einschneidenden und für das Gemeinwesen gleichermassen vertretbaren Massnahme erreicht werden könnte. Entsprechend ist zu prüfen, ob solche mildereren Massnahmen vorzuziehen sind. Diese können organisatorischer, baulicher oder betrieblicher Art sein.

Auch bei mildereren Massnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. Durch die Umsetzung milderer Massnahmen könnten sowohl zusätzlicher Nutzen aber auch neue negative Auswirkungen entstehen. Dies ist in einer Abwägung zu berücksichtigen.

Kann mit einer mildereren und verhältnismässigen Massnahme ein Beitrag zur Zielerreichung gemäss Kap. 7.2.1 geleistet werden, so ist die mildere Massnahme gegenüber der Geschwindigkeitsbeschränkung prioritär umzusetzen. Dadurch verändert sich die Ausgangslage für die Verhältnismässigkeitsprüfung der Geschwindigkeitsbeschränkung. Daher sind die Auswirkungen der mildereren Massnahme auf die Beurteilung der Notwendigkeit und Zweckmässigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung (siehe Kap. 7.2.1 und 7.2.2) zu prüfen und allenfalls zu korrigieren.

#### **7.2.4 Zeitliche Beschränkung**

Trifft die Notwendigkeit nach Art. 108 SSV nur für eine bestimmte zeitliche Periode (Winter, Sommer, Tag, Nacht, Hauptverkehrszeiten, etc.) zu, so ist zu prüfen, ob die Gültigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf diese entsprechende Periode beschränkt werden kann.

#### **7.2.5 Zumutbarkeit**

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist zumutbar, das heisst im engeren Sinn verhältnismässig, wenn zwischen dem Zweck / Ziel und aller aus der Geschwindigkeitsbeschränkung resultierenden Einschränkungen ein vernünftiges Verhältnis besteht. Die Abschätzung der Zumutbarkeit basiert somit auf einer Gewichtung und Abwägung der im konkreten Einzelfall vorliegenden Interessen.

Es ist abzuwägen, ob mit der Geschwindigkeitsbeschränkung die vorteiligen, im öffentlichen Interesse liegenden und zur Zielerreichung beitragenden Auswirkungen, allfällige nachteilige Veränderungen zu rechtfertigen vermögen. Auch potenzielle zusätzliche Folgen oder Effekte wie Vollzugsprobleme oder unerwünschte Verkehrsverlagerungen sind zu berücksichtigen.

#### **7.2.6 Prüfung kombinierter Gründe**

Ist die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund des einen in der Verhältnismässigkeitsprüfung bisher berücksichtigten massgebendsten Grundes (a, b, c oder d) nur bedingt zumutbar, liegen jedoch mehrere Gründe vor, so ist die Zumutbarkeit auch in der Kombination der Gründe (a, b, c und d) zu untersuchen, da sich die positiven Auswirkungen kumulieren, jedoch keine weiteren negativen Auswirkungen dazu kommen.

### **8. Signalisation**








Ist eine erhebliche Geschwindigkeitsbeschränkung notwendig, so ist die Höchstgeschwindigkeit stufenweise zu senken (Art. 22 Abs. 2 SSV). Als angemessen werden Stufen von maximal 30 km/h erachtet.

Das Signal 2.30.1 «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» respektive 2.53.1 «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» darf nur ab dem oder im Innerortsbereich aufgestellt werden. Die Signale stehen am Beginn respektive Ende der einseitig dichten Überbauung (Art. 22 Abs. 3 SSV). Damit die Höchstgeschwindigkeit von den Fahrzeugführern adaptiert werden kann, werden die Signale in der Praxis ca. 50-70 m vor der ersten Liegenschaft der mindestens einseitig dichten Überbauung aufgestellt.

Soll mit dem «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» zugleich eine abweichende Höchstgeschwindigkeit signalisiert werden (Signal 2.30), so wird auf das Signal 2.53.1 «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» verzichtet.

Eine abweichende Höchstgeschwindigkeit gilt von der Stelle an, wo das Signal steht, bis zum entsprechenden Ende-Signal, höchstens aber bis zum Ende der nächsten Verzweigung. Soll sie weiter gelten, wird das Signal dort wiederholt (Art. 16 Abs. 2 SSV).

Die Signalgrössen richten sich nach Art. 102 SSV respektive dem Anhang 1 SSV. Demnach ist für Signale auf Haupt- und Nebenstrassen in der Regel das Normalformat zu nutzen.

Signal		Grösse
Höchstgeschwindigkeit / Ende der Höchstgeschwindigkeit	  2.30                  2.53	Durchmesser 60 cm
Wiederholungstafel	 5.04	12 x 36 cm
Tempo-30-Zone / Ende der Tempo-30-Zone	  2.59.1                  2.59.2	Auf verkehrsorientierten Strassen: 70 x 100 cm Auf nicht verkehrsorientierten Strassen: 50 x 70 cm
Begegnungszone / Ende der Begegnungszone	  2.59.5                  2.59.6	Auf verkehrsorientierten Strassen: 100 x 70 cm Auf nicht verkehrsorientierten Strassen: 70 x 50 cm

Signale auf Haupt- und Nebenstrassen, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigen, sind gemäss Norm VSS 40 871a «Strassensignale, Anwendung von retroreflektierenden Folien und Beleuchtung» grundsätzlich mindestens in der stark retroreflektierenden Ausführung R2 aufzustellen. In Tunneln wird die sehr stark retroreflektierende Ausführung R3 empfohlen.

**A     Anhänge**

**A1    Vorlage «Gutachten zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit»**

Siehe [www.bvd.be.ch](http://www.bvd.be.ch) > Themen > Strassen > Signalisation, Wegweisung & Markierung > Signalisation > Vorschriftssignalisation

## A2 Musterpublikationen zur Anordnung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit

### A2.1 Auf Kantonsstrassen

#### Verkehrsbeschränkungs-Verfügung

Gemeinde:	Beispieldorf
Strassenabschnitt:	Kantonsstrasse Nr. 99 Adorf-Beispieldorf-Bdorf, Hauptstrasse. Koordinaten zwischen 2'613'875 / 1'191'415 und 2'613'874 / 1'191'580
Verwaltungskreis:	Beispielstadt
Verkehrsanordnung:	Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.
Gültigkeit:	Ab 01. Mai 2023 bis am 31. Juli 2025, jedoch längstens bis Bauende.
Grund der Massnahme:	Baustellenverkehr bei der Baustelle Schulzentrum
Verfügende Stelle:	Tiefbauamt des Kantons Bern - Oberingenieurkreis X, Hauptweg 11, Postfach, 9999 Beispielstadt

#### Rechtliche Hinweise:

Das Tiefbauamt des Kantons Bern verfügt oben genannte Verkehrsbeschränkung gestützt auf Art. 3 Abs. 2 und Art. 106 Abs. 2, gegebenenfalls auch Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) sowie Art. 43 Abs. 1 der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV, BSG 732.111.1).

Einer allfälligen Beschwerde wird die aufschiebende Wirkung entzogen.

Diese Verfügung tritt nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt des Kantons Bern, im Anzeiger des betreffenden Verwaltungskreises sowie nach dem Anbringen, Auswechseln oder Entfernen der Signale und / oder Markierungen in Kraft.

#### Rechtsmittelbelehrung:

Diese Verfügung kann innert 30 Tagen seit ihrer Eröffnung mit Beschwerde bei der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3013 Bern angefochten werden. Die Beschwerde ist in zwei Exemplaren einzureichen und hat einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln, eine Begründung sowie eine rechtsgültige Unterschrift zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und greifbare Beweismittel sind beizulegen.

### A2.2 Auf Gemeinde- oder Privatstrassen mit Zustimmung des Tiefbauamts

Die/der (zuständige Gemeindebehörde) von .... verfügt gestützt auf Art. 3 Abs. 2 und Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 sowie Art. 44 Abs. 1 + 2 der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008, mit Zustimmung des Tiefbauamts des Kantons Bern, die folgende(n) Verkehrsbeschränkung(en):

#### Höchstgeschwindigkeit 60 km/h

A-Weg in Beispieldorf, Strecke zwischen der Einmündung in die B-Strasse und der Zufahrt zur Liegenschaft Nr. 15

Gegen diese Verfügung(en) kann gemäss Art. 63 Abs. 1 Bst. a und Art. 67 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG) innert 30 Tagen seit der Veröffentlichung schriftlich Verwaltungsbeschwerde beim Regierungsstatthalter des Verwaltungskreises .... erhoben werden. Die Verwaltungsbeschwerde ist in deutscher/französischer Sprache abzufassen und muss einen Antrag, eine Begründung, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln sowie die Unterschrift des Betroffenen enthalten.

Diese Verfügung tritt nach ihrer Veröffentlichung im Amtsanzeiger sowie nach dem Aufstellen, Auswechseln oder Entfernen der Signale in Kraft.

Gemeindebehörde ... Datum