

# BE\_BVD 140 2024 3 vom 22. August 2024

Be Bvd, 2024-08-22, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be\\_bvd\\_140\\_2024\\_3](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_bvd_140_2024_3)

FR: BE\_BVD 140 2024 3 du 22 août 2024

IT: BE\_BVD 140 2024 3 del 22 agosto 2024

## Regeste

Tempo-30-Zone | Brienzwiler

## Erwägungen

### E. 1

Sachurteilsvoraussetzungen a) Angefochten ist eine Verkehrsbeschränkungsverfügung des Tiefbauamts. Die BVD ist daher zur Behandlung dieser Beschwerde zuständig (Art. 92 SG<sup>2</sup> in Verbindung mit Art. 62 Abs. 1 Bst. a VRPG<sup>3</sup>). b) Beschwerden haben die Formvorschriften von Art. 32 VRPG zu beachten (vgl. Art 67 VRPG). Sie müssen einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln, eine Begründung sowie eine Unterschrift enthalten; greifbare Beweismittel sind beizulegen (Art. 32 Abs. 2 VRPG). Die Praxis ist hinsichtlich Antrag und Begründung vorab bei Laieneingaben nicht streng: Dem Antragserfordernis ist bereits Genüge getan, wenn sich aus dem Zusammenhang und unter Zuhilfenahme der Begründung sinngemäss ergibt, was angebeht wird.<sup>4</sup> Als Begründung reicht aus, wenn aus dem Rechtsmittel ersichtlich ist, inwiefern und weshalb der angefochtene Entscheid beanstandet wird. Die Begründung braucht nicht zuzutreffen, sie muss aber sachbezogen sein; es genügt nicht, bloss zu behaupten, der angefochtene Entscheid sei falsch. Die Begründung muss sich wenigstens in minimaler Form mit dem angefochtenen Entscheid auseinandersetzen und sinngemäss darauf schliessen lassen, inwiefern dieser unrichtig sein soll.<sup>5</sup> Konkrete Anträge stellen einzig die Beschwerdeführenden 36 und 37, 65 bis 67 sowie 70 und 71. Die übrigen Beschwerden enthalten zwar keinen ausdrücklich bezeichneten Antrag, aus den Eingabe geht jedoch genügen klar hervor, aus welchen Gründen die Beschwerdeführenden sinngemäss die Aufhebung der angefochtenen Verfügung hinsichtlich der Tempo-30-Zone beantragen. Die Beschwerden sind zudem innert 30 Tagen seit Veröffentlichung der Allgemeinverfügung eingereicht worden. Die Bestimmungen über Form und Frist sind somit eingehalten. c) Gemäss Art. 65 Abs. 1 VRPG ist zur Beschwerde legitimiert, wer am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen hat und mit seinen Anträgen unterlegen ist oder keine Möglichkeit zur Teilnahme hatte (formelle Beschwer), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (materielle Beschwer) und ein aktuelles und praktisches Interesse an der Änderung oder Aufhebung der angefochtenen Verfügung aufweist. Angefochten ist eine Allgemeinverfügung, die ohne Beteiligung der Beschwerdeführenden erging, weshalb vom Erfordernis der formellen Beschwer abgesehen ist. Zu prüfen ist hingegen, ob die Beschwerdeführenden materiell beschwert sind.<sup>6</sup> Die materielle Beschwer hat zum Zweck, den Kreis der Anfechtungsberechtigten auf ein sinnvolles Mass zu beschränken und die sogenannte Popularbeschwerde auszuschliessen. Das Erfordernis will sicherstellen, dass die anfechtende Person über eine genügend enge, spezifische, besondere Beziehungsnähe zur Streitsache verfügt.<sup>7</sup> Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts ist auf dem Gebiet

der funktionellen Verkehrsbeschränkungen die Beschwerdebefugnis zu bejahen, wenn Verkehrsteilnehmende die mit der Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzen. Dies ist insbesondere bei Anwohnerinnen und Anwohnern oder Pendlerinnen und Pendlern der Fall, die auf das Befahren des fraglichen Strassenabschnitts angewiesen sind. Demgegenüber genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht.<sup>8</sup> Gemäss Rechtsprechung kann angenommen werden, dass Personen, die in unmittelbarer Nähe der betroffenen Strasse wohnen oder gewerblich tätig sind, diese Strasse mit einer gewissen Regelmässigkeit befahren und deshalb zur Beschwerde befugt sind. Dabei wird die Beschwerdebefugnis von Anwohnerinnen und Anwohnern ohne weiteres bejaht, jene von Personen, die in der Nähe wohnen

## **E. 2**

Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)

## **E. 3**

Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

## **E. 4**

BVR 2015 S. 468 E. 4.2; Michel Daum, in Kommentar zum bernischen VRPG, Art. 32 N. 18 und 13

## **E. 5**

BVR 2006 S. 470 E. 2.4; Michel Daum, in Kommentar zum bernischen VRPG, Art. 32 N. 22

## **E. 6**

BVR 2021 S. 517 E. 2.1.

## **E. 7**

Michael Pflüger, in Kommentar zum bernischen VRPG, 2. Aufl. 2020, Art. 65 N. 14; BVR 2021 S. 517 E. 2.7, je mit weiteren Hinweisen

## **E. 8**

Vgl. BGE 136 II 539 E. 1.1; BGer 1C\_404/2019 vom 31. Oktober 2019 E. 2, je mit weiteren Hinweisen

BVD 140/2024/3 4/12 oder arbeiten, je nach konkreter örtlicher Erschliessungssituation. Bei den übrigen Personen (einfache Verkehrsteilnehmende bzw. Strassenbenützer) ist das regelmässige Befahren der Strasse nicht ohne weiteres glaubhaft und im Einzelfall näher zu begründen.<sup>9</sup> Die Beschwerdeführenden 8, 22, 31, 68, 69, 79 und 82 wohnen an der Brünigstrasse und zwar entweder innerhalb oder in unmittelbarer Nähe des von der Verkehrsmassnahme betroffenen Kantonsstrassenstücks. Sie sind daher ohne weiteres zur Beschwerde befugt. Die Beschwerdeführenden 16, 27, 36, 44, 49, 52, 73, 74 wohnen in der Nähe des von der Verkehrsmassnahme betroffenen Kantonsstrassenstücks. Die Strassen, die ihre Liegenschaften erschliessen, münden zudem innerhalb des fraglichen Streckenabschnitts in die Kantonsstrasse. Es ist daher naheliegend, dass sie diesen mit einer gewissen Regelmässigkeit befahren. Sie sind deshalb ebenfalls zur Beschwerde befugt. Mangels einer näheren Begründung ist unklar, ob die übrigen Beschwerdeführenden ebenfalls zur Beschwerde befugt sind. Diese Frage kann aber offengelassen werden, da die inhaltlich gleichlautenden Beschwerden der legitimierten Beschwerdeführenden ohnehin

materiell geprüft werden müssen. In einem allfälligen Verwaltungsgerichtsbeschwerdeverfahren müssten die übrigen Beschwerdeführenden allerdings ihre Legitimation nachweisen. 2. Voraussetzungen der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit a) Die Beschwerdeführenden 36 und 37 sowie 65 bis 67 beantragen, dass auf dem ganzen Streckenabschnitt Tempo 40 eingeführt oder die bis anhin bewährte Verkehrsregelung (Generell Tempo 50) belassen werde. Die Beschwerdeführer 70 und 71 beantragen, auf dem gesamten Streckenabschnitt sei Generell Tempo 50 zu belassen. b) Der Bundesrat hat die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV10 i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG11). Die zuständige Behörde kann für bestimmte Strassenstrecken gestützt auf ein Gutachten davon abweichen, um besondere Gefahren im Strassenverkehr zu vermeiden oder zu vermindern, um eine übermässige Umweltbelastung zu reduzieren oder den Verkehrsablauf zu verbessern (vgl. Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 1 SSV12). Die Herabsetzung ist nach Art. 108 Abs. 2 SSV zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b), wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (Bst. c) oder wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (Bst. d). Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 Satz 1 SSV); davon ausgenommen ist lediglich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (vgl. Art 108 Abs. 4bis SSV). Das Gutachten ist Mittel zur richtigen Sachverhaltsfeststellung und soll verhindern, dass ohne genügende Begründung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten abgewichen wird. Je nach dem verfolgten Zweck, der örtlichen Situation und möglichen alternativen Lösungen sind unterschiedliche Anforderungen bezüglich Inhalt und Bearbeitungstiefe zu stellen.<sup>13</sup> Entscheidend

#### **E. 9**

BVR 2021 S. 517 E. 2.5 mit weiteren Hinweisen

#### **E. 10**

Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11)

#### **E. 11**

Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

#### **E. 12**

Signalisationsverordnung des Bundesrats vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

#### **E. 13**

René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I, S. 55 f. N. 66, mit weiteren Hinweisen

BVD 140/2024/3 5/12 ist, dass die zuständige Behörde die erforderlichen Informationen besitzt, um zu beurteilen, ob eine der Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt ist und die Massnahme im Hinblick auf das erstrebte Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig

ist.14 Der Bund hat den Inhalt des Gutachtes in Weisungen<sup>15</sup> näher präzisiert. Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken (Art. 108 Abs. 5 Bst. d SSV: in Abstufungen von je 10 km/h) oder durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 Bst. e SSV i.V.m. Art. 22a und 22b SSV). Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen dürfen nur auf nicht verkehrorientierten Nebenstrassen signalisiert werden (Art. 2a Abs. 5 SSV). Auf verkehrorientierten Strassen kann Tempo 30 grundsätzlich nur streckenweise signalisiert werden, das heisst, die Signalisation muss nach jeder Verzweigung wiederholt werden (vgl. Art. 16 Abs. 2 SSV). Wird auf einem Abschnitt einer verkehrorientierten Strasse aufgrund der Voraussetzungen nach Art. 108 Abs. 1, 2 und 4 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo- 30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV). Für Temporeduktionen auf verkehrorientierten Strassen gelten aber auch in diesem Fall die qualifizierten Herabsetzungsgründe und die Gutach- tenspflicht.<sup>16 c)</sup> Vorliegend soll auf der Brünigstrasse in Brienzwiler zwischen den Liegenschaften Brünig- strasse 20 und 54 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden. Zudem soll dieser Abschnitt in die Tempo-30-Zone auf den angrenzenden Gemeindestrassen einbezogen werden. Ab der Liegenschaft Brünigstrasse 54 bis Anschluss A8 soll die Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h herabgesetzt werden. Begründet werden diese Massnahmen mit der Erhöhung der allge- meinen Verkehrssicherheit im Dorf Brienzwiler sowie der Schulwegsicherheit. Bezweckt wird so- mit eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dabei handelt es sich um einen zulässigen Herab- setzungsgrund (vgl. Art. 108 Abs. 2 Bst. a und b SSV). Eine Herabsetzung der Höchstgeschwin- digkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit ist angezeigt, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar ist oder bestimmte Strassenbenutzerinnen und -benützer eines besonderen Schutzes bedürfen und diese Ziele nicht mit anderen Massnahmen organisatorischer, baulicher oder betrieblicher Art erreichbar sind. Eine Gefahr ist nicht rechtzeitig erkennbar, wenn baulich bedingt ungenügende Sichtweiten (Kurven, Kuppen, Knoten) zu falscher Beurteilung durch die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer führen können oder wenn aufgrund der Strassenan- lage (beispielsweise komplexe Verzweigungen) eine erheblich erhöhte Aufmerksamkeit erforder- lich ist. Eines besonderen Schutzes bedürfen Strassenbenutzerinnen und -benützer, die durch den Verkehr stark gefährdet werden und bestimmte Strassenabschnitte regelmässig benutzen müssen (beispielsweise Kinder bei Schulen).<sup>17</sup> Das Gutachten zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt in diesem Zusam- menhang aus, dass die vielerorts eingeschränkten Sichtbeziehungen Gefahrenstellen schaffen würden. So seien die notwendigen Sichtweiten in zwei Kurven, bei mehreren Grundstückzufahr- ten, bei Senkrechtparkfeldern sowie auf den Fussgängerstreifen Flühlenstrasse nicht eingehalten. Die Sicht sei jeweils durch dichte Bebauung, Vegetation, Topografie oder parkierte Fahrzeuge eingeschränkt. Sie lasse sich nicht mit verhältnismässigem Aufwand baulich verbessern. Gerin- gere Fahrgeschwindigkeiten würden die Anforderungen an die Sichtweiten reduzieren, wodurch viele der Gefahrenstellen entschärft würden. Somit erhöhe sich die Verkehrssicherheit. Im Bereich

#### **E. 14**

Vgl. BGE 139 II 145 E. 4.3; 136 II 539 E. 3.2; BGer 1C\_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.3 mit weiteren Hinweisen

#### **E. 15**

Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) vom 13. März 1990 zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten (Weisungen), einsehbar unter <<https://www.astra.admin.ch>>, Rubriken «Fachleute und Verwaltung, Vollzug Strassenverkehrsrecht, Dokumente, Weisungen»

#### **E. 16**

Vgl. BGer 1C\_615/2021 vom 15. März 2024 E. 3.3 (zur Publikation vorgesehen)

#### **E. 17**

Vgl. Weisungen Ziff. 4.1 S. 3 f.; Christoph J. Rohner, Erlass und Anfechtung von lokalen Verkehrsanordnungen, Diss. Zürich 2012, S. 131

BVD 140/2024/3 6/12 der Einmündungen Kirchstalden und Dorfstrasse sowie nördlich davon würden vielerorts Anlagen für den Fussverkehr längs bzw. entsprechende Ausweichflächen fehlen. Das Realisieren eines durchgehenden, zumindest einseitigen Trottoirs sei aufgrund der Bebauung und der Topografie nicht mit verhältnismässigem Aufwand umsetzbar. Zudem seien ungeschützte Querungsstellen für Zufussgehende vorhanden (Bushaltestelle, Wanderwege), wo das Anbringen von Fussgängerstreifen aufgrund der Sichtbeziehungen allerdings nicht sinnvoll sei. Im Bereich der Schule sei zudem mit Kindern zu Fuss und auf dem Velo zu rechnen, die ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis hätten. Geringere Fahrgeschwindigkeiten würden einerseits das Sicherheitsempfinden der Zufussgehenden längs und quer, andererseits die objektive Verkehrssicherheit aufgrund der kürzeren Anhaltewege erhöhen.<sup>18</sup> Das Gutachten kommt deshalb zum Schluss, dass die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfüllt sind. Durch die Temporeduktion könnten die geforderten Sichtweiten an diversen Grundstückzufahrten und Einmündungen eingehalten werden. Auch bei den Querungsstellen sowie heiklen Situationen bei den Senkrechtparkfeldern erfolge dadurch eine Entschärfung. Zudem würden die geforderten Sichtweiten und Erkennungsdistanzen beim Fussgängerstreifen Flühlenstrasse eingehalten.<sup>19</sup> d) Das Gutachten erscheint nachvollziehbar, vollständig und schlüssig. Die Vorinstanz will mit der Geschwindigkeitsreduktion die Verkehrssicherheit auf dem betroffenen Strassenabschnitt verbessern. Die Notwendigkeit dieser Massnahme ist gegeben. Zum einen besteht gemäss den Vorgaben der Arbeitshilfe «Standards Kantonsstrassen» aufgrund der Verkehrsbelastung und der Fahrzeuggeschwindigkeit ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis für Zufussgehende.<sup>20</sup> Gemäss Gutachten sind die Standards hinsichtlich seitlicher Ausweichflächen und Querungshilfen nur teilweise erfüllt. Zudem sind beim Fussgängerstreifen Flühlenstrasse die erforderliche Sicht auf den Annäherungsbereich und die erforderliche Erkennungsdistanz nicht eingehalten,<sup>21</sup> weshalb dieser nicht den Anforderungen der Norm VSS 40 241 (Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen) entspricht. Zum anderen sind gemäss Gutachten nicht nur die Kurvensichtweiten im Bereich der Einmündungen Kirchstalden und Hofstettenstrasse, sondern auch die Knotensichtweiten bei mehreren einmündenden Strassen und bei zahlreichen Grundstückzufahrten bei der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht eingehalten.<sup>22</sup> Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h bzw. 40 km/h ist geeignet und erforderlich, um das angestrebte Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen. Insbesondere können damit die mangelhaften Sichtweiten in den meisten Fällen behoben und in den übrigen zumindest deutlich verbessert werden. Dies dient insbesondere auch der Schulwegsicherheit. Die Geschwindigkeitsreduktion ist

auch zumutbar. Den Motorfahrzeugführerinnen und -führern droht bloss ein geringer Zeitverlust pro Fahrt. Die Verkehrsfunktion der Strasse wird nicht beeinträchtigt. Die Vorinstanz ist somit zu Recht zum Schluss gelangt, dass die Geschwindigkeitsreduktion verhältnismässig ist. Die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind deshalb erfüllt. Die Beschwerden erweisen sich daher als unbegründet. 3. Fussgängerstreifen a) Die Beschwerdeführenden 1 bis 3, 16 bis 21, 38 und 39, 51 sowie 72 bis 75 machen in ihren gleichlautenden Beschwerden geltend, in der Tempo-30-Zone gebe es keine Fussgängerstreifen mehr. Das sei insbesondere an der Matten schlecht, wo bis jetzt eine klare Regelung

#### **E. 18**

B. \_\_\_\_\_ AG, Gutachten zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vom 10.08.2023, S. 14

#### **E. 19**

B. \_\_\_\_\_ AG, Gutachten zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vom 10.08.2023, S. 15

#### **E. 20**

Vgl. Arbeitshilfe Standards Kantonsstrasse des Tiefbauamts des Kantons Bern, revidierte Ausgabe 2017, S. 21, einsehbar unter <[www.bvd.be.ch](http://www.bvd.be.ch)>, Rubriken «Über uns, Tiefbauamt, Schnellzugriff auf Tiefbauamt-Themen, Thema Strassen, Kantonsstrassen, Ausbau und Umgestaltung»

#### **E. 21**

Vgl. B. \_\_\_\_\_ AG, Gutachten zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vom 10.08.2023, S. 8 f.

#### **E. 22**

Vgl. B. \_\_\_\_\_ AG, Gutachten zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vom 10.08.2023, S. 9 ff.

BVD 140/2024/3 7/12 herrsche. Sonst brauche es schon ab dem ersten Tag eine Ausnahme, da bis heute alles klar gewesen sei und funktioniert habe. Auch die Beschwerdeführenden 36 und 37 sowie 65 bis 67 machen geltend, bei Tempo 30 seien keine Fussgängerstreifen mehr vorgesehen. Gerade beim Übergang zum Schulhaus an der Matten sei das sehr gefährlich. Dieser Fussgängerstreifen sollte dringend beibehalten werden. Die Vorinstanz führt dazu im Wesentlichen aus, dass bei Kantonsstrassen andere Kriterien massgebend seien, als bei Quartierstrassen. Bei nicht siedlungsorientierten Strassen hänge die Entscheidung, ob Fussgängerstreifen beibehalten würden, insbesondere davon ab, wie es sich mit den Fussgängerströmen verhalte (flächige Queren erwünscht oder nicht) und ob die Fussgängerstreifen die sicherheitsrelevanten Normvorgaben erfüllen würden. Im Fall von Brienzwiler seien an der Kantonsstrasse zwei Fussgängerstreifen vorhanden. Diese würden mit der Einführung des neuen Temporegimes beibehalten. Durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit werde bei beiden Fussgängerstreifen die Sicherheit für die Zufussgehenden erhöht. Ohne diese Herabsetzung müsste die Aufhebung der beiden Fussgängerstreifen näher geprüft werden. b) Anders als die Beschwerdeführenden meinen, müssen die beiden bestehenden Fussgängerstreifen nicht zwingend beseitigt werden, wenn ein Kantonsstrassenstück in die Tempo-30-Zone einer Gemeinde integriert wird. Art. 4

Abs. 2 Satz 2 ZonenV23 sieht viel mehr vor, dass in Tempo-30-Zonen (im Gegensatz zu Begegnungszonen) Fussgängerstreifen angebracht werden dürfen, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Zudem befindet sich nur der Fussgängerstreifen im unteren Teil des Dorfes innerhalb der Tempo-30-Zone. Wie sich dem Gutachten zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entnehmen lässt, entspricht zumindest der Fussgängerstreifen im oberen Teil des Dorfes bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht den Anforderungen der Norm VSS 40 241 (Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen). Mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h kann er saniert und damit beibehalten werden. Eine Aufhebung der beiden vorhandenen Fussgängerstreifen steht somit nicht zur Debatte. Die Beschwerden erweisen sich daher als unbegründet.

4. Ökologie a) Die Beschwerdeführenden 4 bis 8, 22, sowie 52 bis 54 machen geltend, aus ökologischer Sicht sei eine Reduktion der Geschwindigkeit nicht sinnvoll. Heute werde alles Mögliche dafür eingesetzt, ökologisch zu fahren, nur hier sollen die Motoren länger laufen. Die Vorinstanz führt dazu aus, grundsätzlich hänge der Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugs von Hubraum, Gewicht sowie Roll- und Luftwiderstand ab. Daneben spielten der Strassenverlauf und die Topografie eine Rolle. Diese Faktoren würden sich bei einer Anpassung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit nicht ändern. Die Fahrzeuglenkenden hätten durch ihre Fahrweise ebenfalls einen Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch. Grundsätzlich verbrauche ein Fahrzeug bei langsamer Fahrweise weniger Kraftstoff. Auch wenn sich die Fahrzeit durch eine tiefer signalisierte Geschwindigkeit (zumindest theoretisch) erhöhe, werde der Kraftstoffverbrauch dadurch nicht erhöht.

## **E. 23**

Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) (nachfolgend ZonenV)

BVD 140/2024/3 8/12 b) Eine Reduktion der Geschwindigkeit ist eine wirksame Massnahme, um Strassenlärm deutlich zu vermindern.<sup>24</sup> Demgegenüber ist der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitsreduktion und Luftschadstoffemission unter realen Bedingungen eine relativ wenig erforschte Thematik und die Resultate widersprechen sich.<sup>25</sup> Immerhin ist gemäss Art. 108 Abs. 2 Bst. d SSV die Vermin- derung einer übermässigen Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) ebenfalls ein zulässiger Grund zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, was darauf hindeutet, dass diese Massnahme geeignet sein kann, die Schadstoffbelastung zu vermindern. Die Ausführungen der Vorinstanz, wonach der Kraftstoffverbrauch sich aufgrund der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nicht erhöhen werde, sind deshalb nachvollziehbar. Wie in Erwägung 2 ausgeführt, wird mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bezweckt. In dieser Hinsicht sind die Voraussetzungen erfüllt. Die Beschwerden erweisen sich daher als unbegründet.

5. Unklarheiten betreffend Vortritt a) Die Beschwerdeführenden 9 bis 11, 23, 40, 55 und 56 sowie 78 bis 81 machen geltend, bereits 2016 seien durch ein Verkehrsbüro verschiedene Massnahmen umgesetzt worden. Das habe bis heute funktioniert. Sie würden nicht alle acht Jahre eine Verkehrsanpassung brauchen, die nur Unklarheiten schaffe betreffend Vortritt. Bereits heute würden die Fussgänger nicht mehr auf dem Trottoir laufen. Auch die Beschwerdeführenden 36 und 37 sowie 65 bis 67 bemängeln, dass bei den heutigen Strassenverkehrsvorschriften und den verschiedenen Markierungen viele nicht mehr wissen

würden, was gelte und wer Vortritt habe. b) Wie die Vorinstanz zutreffend ausführt, hat die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit keine Auswirkungen auf die Vortrittsregeln. Es trifft zwar zu, dass in Tempo-30-Zonen grundsätzlich Rechtsvortritt gilt (vgl. Art 4 Abs. 1 ZonenV). Auf Hauptstrassen und verkehrsorientierten Nebenstrassen gelten aber andere Regeln: Bei Kreuzungen oder einmündenden Strassen gilt hier kein Rechtsvortritt. Die verkehrsorientierte Strasse bleibt vortrittsberechtigt. Auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger ändert sich mit dem neuen Geschwindigkeitsregime nichts. Soweit Fussgängerstreifen vorhanden sind, haben sie unabhängig von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit Vortritt, müssen diese allerdings auch nutzen, wenn sie weniger als 50 m entfernt sind (vgl. Art. 47 VRV). Im Übrigen haben sie wie bis anhin beim Überqueren der Kantonsstrasse keinen Vortritt. Die Beschwerden erweisen sich daher als unbegründet. 6. Tempowechsel a) Die Beschwerdeführenden 12, 24 bis 26, 41 bis 46, 57 bis 61 sowie 82 machen geltend, gemäss der Publikation wechsele das Tempo auf der Hauptstrasse durch das Dorf Brienzwiler viermal. Das sei unübersichtlich und gefährlicher gegenüber heute mit einer Tempolimit. Die Beschwerdeführenden 36 und 37 sowie 65 bis 67 bemängeln, dass die Tempolimit bei der Ortsdurchfahrt viermal wechsele, was sehr unübersichtlich und verwirrend sei. Die Beschwerdeführer 68 und 69 führen aus, gemäss Publikation würden neu drei Geschwindigkeiten auf der Kantonsstrasse durchs Dorf eingeführt. Der Sicherheit sei das sicher nicht zuträglich, eher fordere es Verwirrung, welche Geschwindigkeit nun eigentlich gelte. In jüngster Zeit sei zu beobachten, dass eingeführte Verkehrsregeln mehr der ideologischen Ansicht diene, denn der Verkehrssicherheit. Man sei bestrebt, die Verantwortung der Sicherheit auf den Strassen einseitig dem motorisierten

#### **E. 24**

Vgl. <<https://www.bafu.admin.ch>>, Rubriken «Themen, Lärm, Fachinformationen, Massnahmen, Strassenlärm, Geschwindigkeitsreduktion»

#### **E. 25**

Vgl. Planungsbericht des Regierungsrates des Kantons Luzern vom 14. Juni 2024 betreffend Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen innerorts, S. 23, einsehbar unter <<https://www.lu.ch>>, Rubriken «Kantonsrat, Parlamentsgeschäfte»

BVD 140/2024/3 9/12 Teilnehmer aufzubürden, um Fussgängern und Velofahrern ein verantwortungsfreies Verhalten zu erlauben. Ein Kompromiss könnte die Einführung einer «generell 40 Tempozone» durchs ganze Dorf sein. Damit könnten auch erhebliche Kosten für die Signalisation eingespart werden.

Die Vorinstanz führt dazu aus, sofern die Änderungen der signalisierten Höchstgeschwindigkeit sich jeweils wie vorliegend auf einen gut abgrenzbaren Bereich beziehen und nicht über allzu kurze Streckenabschnitte wiederholt würden, seien diese Geschwindigkeitswechsel absolut unproblematisch und würden die Verkehrssicherheit keineswegs gefährden. b) Es trifft zwar zu, dass es im Innerortsbereich von Brienzwiler heute durchgehend die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h generell gilt und dass es künftig in diesem Bereich zu Tempowechseln kommen wird. Allerdings wechselt das Tempo auf der Kantonsstrasse durch das Dorf nicht viermal. Bergwärts gilt innerorts zuerst Tempo 50 km/h. Anschliessend erfolgt ein erster Wechsel beim Beginn der Tempo-30-Zone und ein zweiter Wechsel nach Ende der Tempo-30-Zone auf 40 km/h. Talwärts gilt ab Abfahrt Nationalstrasse Tempo 40 km/h. Anschliessend erfolgt ein erster Wechsel beim Beginn der Tempo-30-Zone und ein zweiter Wechsel nach Ende der

Tempo-30-Zone auf Tempo 50 km/h. Die Ausführungen der fachkundigen Vorinstanz, diese Geschwindigkeitswechsel seien unproblematisch, sind nachvollziehbar. Zudem führt eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erfahrungsgemäss zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, da Anzahl und Schwere von Unfällen abnimmt.<sup>26</sup> Eine Tempo-40-Zone oder «Generell 40» kennt das Strassenverkehrsrecht des Bundes nicht. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf durchgehend 40 km/h hätte daher zur Folge, dass das entsprechende Vorschriftssignal nach jeder Verzweigung wiederholt werden müsste (vgl. Art 16 Abs. 2 SSV). Abgesehen davon, dass diese Lösung im engsten und unübersichtlichsten Teil der Brünigstrasse ungenügend wäre, hätte sie auch keine Ersparnis, sondern Mehrkosten zur Folge. Die Beschwerden erweisen sich daher als unbegründet. 7. Schwerlaststrassen a) Die Beschwerdeführenden 13 und 14, 27 bis 30, 47 und 48, 62 bis 64, 70 und 71 sowie 83 bis 85 machen geltend, die Hauptstrasse durch das Dorf Brienzwiler werde von der Nationalstrasse als Schwerlaststrasse benützt. Da dürften keine zusätzlichen Hürden eingebaut werden. Sie verweisen auf die eidgenössische Abstimmung vom März 2001, die das mit 79 Prozent Nein-Stimmen untersage. b) Die Vorinstanz führt dazu aus, beim kurzen Abschnitt, der von der publizierten Tempo-30-Zone auf der Brünigstrasse betroffen sei, handle es sich nicht um die erste Tempo-30-Zone auf einer Hauptstrasse seit der erwähnten Abstimmung. Weiter bleibe der Strassenquerschnitt auf der gesamten kantonseigenen Brünigstrasse unverändert und es sei auch kein Einbau von «Hürden» vorgesehen. Dies weil es sich einerseits um eine Hauptstrasse handle und andererseits die Möglichkeit bestehen bleiben müsse, den Verkehr bei einem Ereignisfall auf der Nationalstrasse durch das Dorf Brienzwiler umzuleiten. c) Die Volksinitiative «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)» verlangte die Einführung eines neuen Artikels in der Bundesverfassung, wonach die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts 30 km/h betragen sollte.<sup>27</sup> Sie wurde am

#### **E. 26**

Vgl. Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Ratgeber Tempo-30-Zonen – Sicher unterwegs, sicher geplant, einsehbar unter <<https://www.bfu.ch>>, Rubriken «Strasse & Verkehr, Zu Fuss, Ratgeber Tempo-30-Zonen»

#### **E. 27**

Vgl. Botschaft des Bundesrats zur Volksinitiative «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)», in BBI 2000 S. 2887 ff.

BVD 140/2024/3 10/12 4. März 2001 vom Volk und von allen Ständen abgelehnt.<sup>28</sup> Die geltende Ordnung geht somit vom Grundsatz aus, dass die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts 50 km/h beträgt und die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h oder 40 km/h die Ausnahme bildet. Wie in Erwägung 2 ausgeführt, sind im vorliegenden Fall die Voraussetzungen für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h bzw. 40 km/h gegeben. Die Beschwerdeführenden können daher aus der Ablehnung der Volksinitiative nichts zu ihren Gunsten ableiten. Im Übrigen sind auf der Brünigstrasse keine baulichen Massnahmen im Strassenquerschnitt vorgesehen. Sie wird daher auch weiterhin als Ersatzroute der Umfahrungsstrasse zur Verfügung stehen. Die Beschwerden erweisen sich daher als unbegründet. 8. Unterschiede zwischen Flugblatt und Publikation a) Die Beschwerdeführenden 15, 31 bis 35, 49 und 50 sowie 86 und 87 machen geltend, die Stimmbürger von Brienzwiler seien mittels Flugblatt informiert

worden. Gegenüber der Publikation im Amtsanzeiger seien grosse Unterschiede feststellbar. So dürfe keine Tempo-30-Zone eingeführt werden. Die Vorinstanz führt aus, die Publikation der Verkehrsordnung auf der Kantonsstrasse entspreche den geltenden Vorschriften. Die Rüge der Beschwerdeführenden, sie seien mit einem Flugblatt über eine anderslautende Verkehrsbeschränkungsverfügung auf der Kantonstrasse informiert worden, sei nicht nachvollziehbar. Es gelte das Publierte. b) Bei der angefochtenen Verkehrsbeschränkungsverfügung handelt es sich um eine sogenannte Allgemeinverfügung. Diese regelt zwar eine konkrete Situation, richtet sich aber an einen grösseren, nicht individuell bestimmten Personenkreis. Rechtlich werden Allgemeinverfügungen regelmässig wie gewöhnliche Verfügung behandelt. Das gilt insbesondere für das Verfahren und den Rechtsschutz.<sup>29</sup> Nach Art. 3 Abs. 2 SVG<sup>30</sup> sind die Kantone befugt, für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen. Sie können diese Befugnisse unter Vorbehalt der Beschwerde an eine kantonale Behörde den Gemeinden übertragen. Auf Kantonsstrassen und auf Strassen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen ist der Kanton, auf den übrigen öffentlichen Strassen und öffentlichen Verkehrsflächen sind die Gemeinden zuständig, Verkehrsanordnungen im Sinn von Art. 3 Abs. 2 bis 4 SVG zu verfügen (Art. 66 Abs. 1 und 2 SG). Verkehrsanordnungen nach Art. 3 Abs. 4 SVG müssen verfügt und veröffentlicht werden, wenn sie durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftscharakter angezeigt werden (Art. 107 Abs. 1 SSV<sup>31</sup>). c) Die Beschwerdeführenden legen nicht dar, welche grossen Unterschiede zwischen dem Flugblatt und der Publikation ihrer Auffassung nach bestehen. Wie es sich damit verhält, kann offengelassen werden. Soweit ersichtlich, stammt das Flugblatt von der Gemeinde Brienzwiler. Da die angefochtene Verkehrsbeschränkungsverfügung Verkehrsanordnungen für einen Kantonsstrassenabschnitt regelt, fällt sie in die Zuständigkeit des Kantons. Soweit das Flugblatt Aussagen zu geplanten Verkehrsanordnungen auf der Kantonsstrasse enthält, sind diese bereits mangels Zuständigkeit der Gemeinde unverbindlich. Wie die Vorinstanz zutreffend ausführt, ist ausserdem der publizierte Inhalt der Verfügung massgebend. Aus allfälligen davon abweichenden Informationen der Gemeinde können die Beschwerdeführenden nichts zu ihren Gunsten ableiten. Ihre Beschwerden sind daher unbegründet.

#### **E. 28**

Vgl. Bundesratsbeschluss über das Ergebnis der Volksabstimmung vom 4. März 2001, in BBL 2001 S. 2025 ff.

#### **E. 29**

Vgl. Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2020, N. 933 ff. und 944; BGE 125 I 313 E. 2b

#### **E. 30**

Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)

#### **E. 31**

Signalisationsverordnung des Bundesrats vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

BVD 140/2024/3 11/12 9. Ergebnis und Kosten a) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die geplante Verkehrsbeschränkung nötig und zweckmässig ist. Andere Massnahmen, die vorgezogen werden könnten, bestehen nicht oder wären unverhältnismässig. Die Vorinstanz

hat demzufolge die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h bzw. 40 km/h zu Recht angeordnet. Die Beschwerden sind daher abzuweisen. b) Für Entscheide in einer Verwaltungsjustizsache wird eine Pauschalgebühr von CHF 200.– bis 4000.– je Beschwerde erhoben (Art. 19 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 4 Abs. 2 GebV<sup>32</sup>). Werden in einem einzigen Entscheid mehrere Beschwerden beurteilt, so kann die Pauschalgebühr für die einzelnen Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer angemessen reduziert werden (Art. 21 Abs. 3 GebV). In Anwendung dieser Bestimmungen werden die Verfahrenskosten auf je CHF 400.– pro Beschwerde festgelegt. Laut Art. 108 Abs. 1 VRPG werden die Verfahrenskosten der unterliegenden Partei auferlegt, es sei denn, das prozessuale Verhalten einer Partei gebiete eine andere Verlegung oder die besonderen Umstände rechtfertigen, keine Verfahrenskosten zu erheben. Bei diesem Verfahrensausgang unterliegen die Beschwerdeführenden. Sie haben deshalb die Verfahrenskosten zu tragen. c) Parteikosten im Sinne des Gesetzes sind keine angefallen (Art. 104 VRPG). Es werden daher keine Parteikosten gesprochen. III. Entscheid

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.