



Regierungsrat

Luzern, 5. März 2021

ANTWORT AUF ANFRAGE

A 347

Nummer: A 347
Protokoll-Nr.: 281
Eröffnet: 07.09.2020 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Schmid-Ambauen Rosy und Mit. über Temporegime auf Luzerner Strassen

Zu Frage 1: Welche Vorgaben und Gründe sprechen für die verschiedenen Temporegimes? Welche Unterschiede gibt es bezüglich der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer?

Das Strassenverkehrsrecht ist Bundesrecht und ordnet den Verkehr auf allen öffentlichen Strassen abschliessend. Artikel 32 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes ([SVG](#)) sieht vor, dass der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen beschränkt. In der Ausführungsbestimmung Artikel 4a Absatz 1 der Verkehrsregelnverordnung ([VRV](#)) wird festgelegt, dass die folgenden allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen gelten:

- 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.

Gemäss Artikel 22 Absatz 1 der Signalisationsverordnung ([SSV](#)) nennen die Signale «Höchstgeschwindigkeit» (2.30) und «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» die Geschwindigkeit in Stundenkilometern, welche die Fahrzeuge auch bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen nicht überschreiten dürfen. Von diesen allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten kann gemäss Artikel 32 Absatz 3 SVG für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde auf Grund eines Gutachtens abgewichen werden, indem die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herab- oder heraufgesetzt werden kann. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Als Gründe, welche ein Abweichen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten erlauben, werden zunächst in Artikel 108 Absatz 1 SSV die Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, die Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder die Verbesserung des Verkehrsablaufes genannt. Absatz 2 der genannten Bestimmung sieht in Bezug auf eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit vor, dass eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt sein muss:

- 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 oder

- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Artikel 108 Absatz 4 SSV nimmt darauf Bezug und präzisiert, dass vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abzuklären ist, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Im Rahmen der Verhältnismässigkeit ist insbesondere auch zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Der Inhalt und der Umfang des Gutachtens hängen auch vom Zweck der Geschwindigkeitsbeschränkung und den örtlichen Gegebenheiten ab. Bei verkehrsreichen Kantonsstrassen können umfangreiche Untersuchungen nötig sein. Die Prüfung setzt die Abwägung von allen im konkreten Fall berührten Interessen voraus. Dazu gehören alle zu erwartenden positiven oder negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung in allen Bereichen (Lärm, Luft, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss usw.).

Die allgemeinen Verkehrsregeln geben vor, wie sich Verkehrsteilnehmende (Motorfahrzeuglenkende, Fahrradfahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger usw.) zu verhalten haben. Es handelt sich dabei um allgemeine Verhaltensregeln, die nicht an eine bestimmte Geschwindigkeit gebunden sind. Somit wird die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden grundsätzlich durch ihr individuelles Verhalten im Strassenverkehr bestimmt.

Zu Frage 2: «Tempo 30» drosselt den Verkehrsfluss. Es kann zu Staus und Ausweichverkehr auf untergeordnete Strassennetze wie Quartierstrassen kommen. Der Kanton hat die Aufgabe, auf den Kantonsstrassen sicherzustellen, dass der Verkehr flüssig und ohne Ausweichverkehr in Quartiere vor sich geht. Welche Gründe sprechen für und welche gegen «Tempo 30» oder Begegnungszonen mit «Tempo 20»? Welche Gründe sprechen für und welche gegen die Tempolimiten 50, 60 oder 80 Stundenkilometer auf Kantonsstrassen?

Einleitend halten wir fest, dass Tempo 30 nicht den Verkehrsfluss drosseln soll, sondern vielmehr – wie in Antwort 1 ausgeführt – zur Verbesserung des Verkehrsablaufes eingesetzt werden kann (vgl. Art. 108 Abs. 1 SSV). Dieser und die weiteren in Artikel 108 SSV erwähnten Gründe für eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten müssen in einem Gutachten von Fachexperten vorgängig nachgewiesen werden, sowie recht-, zweck- und verhältnismässig sein.

In Artikel 108 Absatz 5 SSV werden für jede Strassenkategorie die zulässigen abweichenden Höchstgeschwindigkeiten genannt:

- 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.

Innerorts können somit tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken (Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV: in Abstufungen von je 10 km/h) oder durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 lit. e SSV). Zur Unterscheidung von

Höchstgeschwindigkeit 30 km/h und Tempo-30-Zonen verweisen wir auch auf unsere Ausführungen zu Frage 3.

Wird die Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen innerorts geprüft, hat sich das Gutachten unter anderem auch mit der Frage der möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahmen auf die Ortschaft, beziehungsweise Teile davon, zu befassen. Begegnungszonen mit Tempo 20 sind gestützt auf Artikel 2a Absatz 6 SSV auf einem Hauptstrassenabschnitt nicht zulässig.

Hinsichtlich der Gründe für Tempolimiten 50, 60 oder 80 km/h verweisen wir auf unsere Antwort zu Frage 1. Zu beachten ist, dass es sich bei Tempo 60 nicht um eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit handelt, sondern um eine abweichende Geschwindigkeit.

Zu Frage 3: «Tempo 30»-Zonen haben unter Umständen keine Fussgängerstreifen. Wie wirkt sich dies auf die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl von Schulkindern, Erwachsenen und älteren Personen und von Automobilisten aus?

Vorab weisen wir auf folgende Unterscheidung hin: Gilt auf einer Strasse die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, kann es sich entweder um eine Tempo-30-Zone handeln (Art. 2a Abs. 5, 22a, 108 Abs. 5e SSV) oder aber um eine Strasse innerorts mit einer «Höchstgeschwindigkeit 30 km/h» gemäss Art. 22 i.V.m. 108 Abs. 5d SSV, ohne dass diese einer speziellen Zone zugewiesen ist. Diese Abgrenzung bzw. Unterscheidung ist in der Umsetzung von Bedeutung:

Eine **Tempo-30-Zone** gemäss Art. 2a und 22a SSV stellt eine sogenannte funktionelle Verkehrsanordnung im Sinne von Art. 3 Abs. 4 SVG dar. Im Grundsatz sind Tempo-30-Zonen nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig (Art. 2a Abs. 5 SSV). In einer Tempo-30-Zone gilt die [Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen](#). Insbesondere sind in einer Tempo-30-Zone keine Fussgängerstreifen erlaubt. Ausnahmsweise dürfen sie angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen (Art. 4 Abs. 2 der UVEK-Verordnung). Zudem ist der Strassenraum so zu gestalten, dass die Übergänge von und zur Tempo-30-Zone deutlich erkennbar sind (Art. 5 der UVEK-Verordnung). Hinter dieser Regelung steht der Gedanke, dass in einer Tempo-30-Zone ein Queren überall zulässig sein soll.

Die **«Höchstgeschwindigkeit 30 km/h»** ohne Festlegung einer Tempo-30-Zone ist unter den Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 SSV auch auf verkehrsorientierten Strassen zulässig (Tempo-30-Abschnitt). Wird auf einem Hauptstrassenabschnitt auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt gemäss Artikel 2a Absatz 6 SSV ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden. Die Strasse behält dabei ihre übergeordnete verkehrliche Funktion. Die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen gilt in diesen Strassenbereichen nicht. Entsprechend muss weder der Strassenraum angepasst noch müssen Fussgängerstreifen entfernt werden.

Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit mit und ohne Fussgängerstreifen ist auch auf die Pflichten von Fussgängerinnen und Fussgängern zu verweisen. Artikel 49 Absatz 2 SVG sieht vor, dass diese die Fahrbahn vorsichtig und auf dem kürzesten Weg zu überschreiten haben, nach Möglichkeit auf einem Fussgängerstreifen. Sie haben den Vortritt auf diesem Streifen, dürfen ihn aber nicht überraschend betreten. Artikel 47 Absatz 1 VRV sieht vor, dass Fussgängerinnen und Fussgänger, besonders vor und hinter haltenden Wagen, behutsam auf die Fahrbahn treten müssen und die Strasse ungesäumt zu überschreiten haben. Sie müssen Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen benutzen, wenn diese weniger als 50 Meter entfernt sind. Absatz 2 sieht weiter vor, dass Fussgängerinnen und Fussgänger auf

Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung Vortritt haben, jedoch von diesem Vortrittsrecht nicht Gebrauch machen dürfen, wenn das Fahrzeug bereits so nahe ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten könnte. Gemäss Artikel 47 Absatz 5 VRV haben Fussgängerinnen und Fussgänger ausserhalb von Fussgängerstreifen den Fahrzeugen den Vortritt zu lassen. Diese Bestimmungen zeigen, dass Fussgängerinnen und Fussgänger auch bei einer Vortrittsberechtigung zur notwendigen Vorsicht verpflichtet sind.

Über das Sicherheitsgefühl können keine abschliessenden Angaben gemacht werden. Das Sicherheitsgefühl ist stets ein sehr subjektives Empfinden und führt auch immer wieder zu emotionalen Diskussionen bei einzelnen Fussgängerstreifen. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und die Fachstelle für Fussverkehr Schweiz sind sich einig, dass mit einem Fussgängerstreifen keine objektive Sicherheit geschaffen wird. Durch die Vortrittsberechtigung wird eine Scheinsicherheit suggeriert, die oft dazu führt, dass gerade auf einem Fussgängerstreifen ein Unfallereignis eintritt. Die grösste Sicherheit lässt sich durch Aufmerksamkeit sämtlicher Verkehrsteilnehmenden erzielen. Fachlich gibt es deshalb klare Richtlinien und Vorgaben zu Fussgängerstreifen, die auch mit Praxisversuchen, Videobeobachtungen usw. belegt sind. Die entsprechenden Nachweise haben wir auch der zuständigen kantonsrätlichen Kommission VBK an einer Sitzung im Jahre 2020 präsentiert.

Zu Frage 4: Wie hat sich die Anzahl, die Art und die Schwere der Unfälle im direkten Vergleich pro Zone auf kantonaler und auf nationaler Ebene entwickelt (24 Monate vor bis 24 nach der Anpassung auf «Tempo 30», Begegnungszone «Tempo 20»)?

Die reduzierte Geschwindigkeit der motorisierten Fahrzeuge in Tempo-30-Zonen führt zu einer ruhigeren Fahrweise und erhöht die Verkehrssicherheit grundsätzlich, da sich der Anhalteweg im Vergleich zu Tempo 50 massgeblich verkürzt. Dadurch sinkt die Kollisionswahrscheinlichkeit und die Unfallschwere nimmt durch das tiefere Geschwindigkeitsniveau im Kollisionsfall deutlich ab, was insbesondere bei Unfällen mit Fussgängerinnen und Fussgängern von enormer Bedeutung ist.

Eine Statistik zu den Unfallzahlen vor und nach der Einführung einer Temporeduktion führt der Kanton Luzern nicht. In einem erforderlichen Gutachten für eine Tempo 30 Zone müssen auch immer Unfallschwerpunkte aufgezeigt werden und so können mit Tempo 30 immer wieder Unfallschwerpunkte entschärft werden. Daten auf nationaler Ebene sind uns nicht bekannt. Hingegen können wir die Unfallzahlen im Kanton Luzern seit dem 1. Januar 2018 bis heute zu den folgenden Temporeduktionen ausweisen – unter dem Hinweis, dass ein direkter Vergleich aufgrund der unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten, den unterschiedlichen Streckenlängen etc. schwierig ist:

| | Tempo 30 | Tempo 20 (Begegnungszone) |
|---------------------------|------------|---------------------------|
| Getötet | 1 | 0 |
| Schwer verletzt | 32 | 0 |
| Leicht verletzt | 184 | 8 |
| Total Vorkommnisse | 612 | 26 |

Zu Frage 5: «Tempo 30»-Zonen und «Tempo 30»-Abschnitte verfolgen dasselbe Ziel, sind in der Ausgestaltung aber different. Welches sind die Unterschiede mit welchen Vor- und Nachteilen?

Artikel 2a Absatz 2 SSV sieht vor, dass Zonensignalisationen (Tempo-30-Zone und Begegnungszone) nur innerorts und nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig sind. Eine Ausnahme davon wird in Artikel 2a Absatz 6 SSV statuiert, wonach auf einem Hauptstrassenabschnitt, wo auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 SSV die

Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt wird, dieser Abschnitt ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden kann.

Die Einzelheiten zur Anordnung von Tempo-30-Zonen werden in der UVEK-Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen formuliert. Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass beim Einbezug von mehreren Strassen in die Tempo-30-Zone die geltende Höchstgeschwindigkeit an den Zoneneingängen signalisiert wird. Grundsätzlich gilt Rechtsvortritt. Wo es die Verkehrssicherheit erfordert, kann von dieser Regel abgewichen werden. Wie bereits vorerwähnt, dürfen Fussgängerstreifen einzig angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse dies erfordern. Bei einer Tempo-30-Zone soll die Gestaltung des Strassenraumes das geltende Temporegime anzeigen. So können mehrere Strassenabschnitte sowie Wohnquartiere miteinbezogen werden und durch bauliche Massnahmen wird ein einheitliches Ganzes geschaffen.

Im Gegensatz zur Tempo-30-Zone handelt es sich beim «Tempo-30-Abschnitt» wie bereits erläutert um einen Streckenabschnitt, welcher von der allgemein zulässigen Höchstgeschwindigkeit abweicht. Die UVEK-Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen findet keine Anwendung. Die Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit wird dementsprechend nur mit einem Signal angezeigt. Dies bedeutet, dass gestützt auf Artikel 16 Absatz 2 SSV jeder Strassenabschnitt einzeln zu signalisieren ist und nach jeder Verzweigung die geltende Geschwindigkeit mittels Signal wiederholt werden muss. Ansonsten werden die gleichen Verkehrsanordnungen wie bei den üblichen Strassenabschnitten getroffen.

Zu Frage 6: Für den Schulweg der Kinder sind die Eltern verantwortlich. Welche Massnahmen, Vorkehrungen und Unterstützung werden den Eltern vom Kanton, von den Gemeinden oder anderen Organisationen für die Sicherheit der Schulkinder empfohlen?

Die Luzerner Polizei (Präventionsteam) schult die Kinder bereits in den Anfangsjahren und kann auch jederzeit wieder dafür angefragt werden. Die Eltern sind nach wie vor in der Pflicht, die Kinder bereits sehr früh an den Verkehr und die damit verbundenen Gefahren zu gewöhnen.

Der Schulweg liegt in der Verantwortung der Eltern. Sie entscheiden, wie ihr Kind in die Schule kommt: zu Fuss, per Velo oder mit dem Bus. Die Gemeinde muss nur dann Massnahmen ergreifen (z.B. Schülertransport), wenn der Schulweg für das einzelne Kind nicht zumutbar ist. Die Zumutbarkeit des Schulweges hängt von verschiedenen Kriterien ab.

Die Sicherheit von Kindern auf dem Weg zum Kindergarten oder zur Schule hängt nicht nur von ihnen selbst ab, sondern auch von den Bedingungen auf dem Weg, dem Umfeld der Einrichtung sowie vom Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden. Alle, die am Strassenverkehr teilnehmen, stehen hier in der Pflicht. Gemeinden und Kantone sind verpflichtet, das Strassennetz für alle Verkehrsteilnehmenden sicher zu gestalten. Diese Verantwortung führt zu einer Reihe von Konsequenzen und Empfehlungen für die Schulwegsicherheit.

Weitere Informationen zum Thema Schulweg sind auf der [Website](#) der Volksschulbildung Kanton Luzern ersichtlich. Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat eine Fachdokumentation «[Schulweg zu Fuss 2.262](#)» auf ihrer Website aufgeschaltet.

Zu Frage 7: In der letzten Zeit häufen sich die Vorstellungen bei Bürgern, man könnte in den Ortszentren eine Begegnungszone «Tempo 20» oder «Tempo 30» einrichten. In welchen Gemeinden gibt es auf den kantonseigenen Strassen Begegnungszonen «Tempo 20» oder «Tempo 30»? Wie sind die Erfahrungen?

Grundsätzlich gilt – wie vom Bundesrat festgelegt – die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften von 50 km/h (Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG).

Bislang sind im Kanton Luzern auf Kantonsstrassen – auf Gesuch der Gemeinden – zwei Tempo-30-Zonen angeordnet worden – in den Gemeinden Adligenswil und Vitznau. Die betreffenden Abschnitte der Kantonsstrassen in den Ortszentren konnten aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 18 SSV und den besonderen örtlichen Gegebenheiten gemäss Artikel 2a Absatz 6 SSV ausnahmsweise in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden. In beiden Gemeinden steht die Umsetzung bevor. Aus diesen Gründen können noch keine Aussagen hinsichtlich Erfahrungen gemacht werden. Gestützt auf Artikel 6 der UVEK-Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen wird die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr überprüfen und gegebenenfalls Anpassungen vornehmen.

Aktuell sind bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur weitere Gesuche von Gemeinden zur Errichtung von Tempo-30-Zonen bzw. Tempo-30-Abschnitten pendent und zwar in der Stadt Luzern (Bernstrasse K 33a), Oberkirch (Luzernstrasse K 47), Rothenburg (Flecken K 15), Wauwil (Dorfstrasse K 44), Malters (Luzernstrasse K 33) und Schwarzenberg (Dorfstrasse K 33b). Es ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob die Voraussetzungen für Tempo 30 erfüllt sind.

Gestützt auf Artikel 2a Absatz 6 SSV sind auf einem Hauptstrassenabschnitt Begegnungszonen (Tempo 20) nicht zulässig.

Zu Frage 8: Müssen die Gemeinden Streckenabschnitte mit einer Tempobeschränkung unter 50 Stundenkilometern übernehmen und aus eigenen Mitteln finanzieren? Wenn nicht, aus welchen Gründen nicht?

Gemäss kantonalem Strassengesetz ([StrG](#)) sind Strassen dann in eine andere Kategorie einzureihen, wenn sich deren Funktion und deren Verkehrsbedeutung geändert haben (§ 11 Abs. 1). Für die Einreihung oder Änderung einer Einreihung von Kantonsstrassen ist Ihr Rat zuständig. Dabei sind die von einer Einreihung oder Änderung Betroffenen anzuhören.

Aus einer Änderung der Höchstgeschwindigkeit ohne Veränderung der Funktion und ohne Veränderung der Verkehrsbedeutung einer Strasse resultiert somit keine Änderung der Strassenkategorie.

Die Finanzierung von Massnahmen erfolgt gemäss der Strassenhoheit. Auf Kantonsstrassen können grössere Massnahmen und Vorhaben nur geplant und realisiert werden, wenn diese durch Ihren Rat in ein Bauprogramm aufgenommen wurden. Kleinere Massnahmen (z.B. nur Markierungen und Signalisationen) können zusammen mit einem anstehenden Strassenunterhalt umgesetzt werden.

Zu Frage 9: Könnten Geschwindigkeitsbeschränkungen zeitlich differenziert umgesetzt werden, zum Beispiel nur während der Hauptverkehrszeiten?

Gestützt auf Artikel 108 Absatz 4 SSV ist im Rahmen der Prüfung der Verhältnismässigkeit einer Massnahme zu prüfen, ob eine Beschränkung auf Hauptverkehrszeiten möglich ist. Eine zeitliche Differenzierung ist somit möglich. Als Beispiel dafür kann auch eine temporäre Geschwindigkeitsreduktion in unmittelbarer Nähe von Schulhäusern vor Schulbeginn und nach Schulschluss zur Erhöhung der Schulwegsicherheit genannt werden.