Urteilskopf

139 II 145

12. Extract da la sentenzia da la I. partiziun da dretg public concernent il cas Touring Club Svizra cunter A. e cunparticipads sco er Vischnanca da Sumvitg e Departament da giustia, segirezza e sanadad dal chantun Grischun (recurs da dretg public) 1C_160/2012 dals 10 da december 2012

Regeste (de):
Integraziun d'ina via principala en ina zona da tempo 30 (art. 2a al. 6 ed art. 108 OSV).

A basa dal recurs d'abitants da la vischnanca ha la Dretgira administrativa dal chantun Grischun lubì dad integrar la via principala tras Sumvitg en ina zona da tempo 30, cunter la voluntad da l'autoritad chantunala cumpetenta. Quest proceder è stà admissibel, perquai che l'integraziun da la via principala en la zona da tempo 30 n'era betg mo pussaivla tenor l'art. 2a al. 6 ensemen cun l'art. 108 OSV, mabain imperativa (consid. 2-5).

Il cas vegn returnà al departament per che quel possia anc decider davart la realisaziun concreta da questa integraziun e per ch'el possia lura publitgar las decisiuns en il Fegl uffizial chantunal (consid. 6 e 7). Einbezug einer Hauptstrasse in eine Tempo-30-Zone (Art. 2a Abs. 6 und Art. 108 SSV).

Auf Beschwerde von Einwohnern bewilligte das Verwaltungsgericht Graubünden den Einbezug der Hauptstrasse von Sumvitg in eine Tempo-30-Zone, gegen den Willen der zuständigen kantonalen Behörde. Dieses Vorgehen war zulässig, weil der Einbezug der Hauptstrasse in die Tempo-30-Zone nach Art. 2a Abs. 6 i.V.m. Art. 108 SSV nicht nur möglich, sondern geboten war (E. 2-5).

Rückweisung der Sache an das Departement, damit dieses noch über das Wie, d.h. die konkrete Umsetzung, entscheiden und die Publikation im Amtsblatt vornehmen kann (E. 6 und 7).

Regeste (fr):
Intégration d'une route principale dans une zone 30 (art. 2a al. 6 et art. 108 OSR).

Sur recours de voisins, le Tribunal administratif du canton des Grisons a autorisé l'intégration en zone 30 de la route principale de Sumvitg, contre la volonté des autorités cantonales compétentes. Un tel procédé était admissible car l'intégration de la route principale en zone 30, selon l'art. 2a al. 6 en relation avec l'art. 108 OSR, était non seulement possible, mais s'imposait (consid. 2-5).

Renvoi de la cause au Département afin que ce dernier procède à la mise en oeuvre concrète et à la publication dans la feuille d'avis officielle (consid. 6 et 7).

Regesto (it):
Integrazione di una strada principale in una zona 30 (art. 2a cpv. 6 e art. 108 OSStr).

Su ricorso dei vicini, il Tribunale amministrativo del Cantone dei Grigioni ha autorizzato l'integrazione della strada principale di Sumvitg in una zona 30 contro la volontà dell'autorità cantonale competente. Questo modo di procedere era ammissibile, siccome l'integrazione della strada principale nella zona 30 secondo l'art. 2a cpv. 6 in relazione con l'art. 108 OSStr non solo era possibile, ma obbligatoria (consid. 2-5).

Rinvio della causa al Dipartimento, affinché decida sulle modalità concrete di attuazione e proceda alla pubblicazione nel foglio ufficiale (consid. 6 e 7).

Regeste b

Einbezug einer Hauptstrasse in eine Tempo-30-Zone (Art. 2a Abs. 6 und Art. 108 SSV). Auf Beschwerde von Einwohnern bewilligte das Verwaltungsgericht Graubünden den Einbezug der Hauptstrasse von Sumvitg in eine Tempo-30-Zone, gegen den Willen der zuständigen kantonalen Behörde. Dieses Vorgehen war zulässig, weil der Einbezug der Hauptstrasse in die Tempo-30-Zone nach Art. 2a Abs. 6 i.V.m. Art. 108 SSV nicht nur möglich, sondern geboten war (E. 2-5). Rückweisung der Sache an das Departement, damit dieses noch über das Wie, d.h. die konkrete Umsetzung, entscheiden und die Publikation im Amtsblatt vornehmen kann (E. 6 und 7).
Sachverhalt ab Seite 146

BGE 139 II 145 S. 146

A. Ils 28 da favrer 2009 è vegnida inoltrada a la suprastanza communala da Sumvitg ina petiziun pertutgant l'introducziun d'ina zona da tempo 30. La vischnanca da Sumvitg ha incumbensà ils planisaders dal territori ed inschigners dal traffic Hartmann & Sauter, Cuira, da rediger ina expertisa tenor l'art. 108 al. 4 da l'ordinaziun federala dals 5 da settember 1979 davart la signalisaziun da vias (OSV; CS 741.21). L'expertisa riva a la conclusiun che las premissas per introducir ina zona da tempo 30 sajan ademplidas. Ils 20 d'avrigl 2010 ha la suprastanza communala da Sumvitg dumandà l'autoritad chantunala cumpetenta da realisar ina zona da tempo 30 a Sumvitg.

B. La Cumissiun chantunala per tempos maximals differenziads (numnada silsuenter: la cumissiun) ha refusà d'introducir ina zona da tempo 30 sin la via principala H19, ha dentant acceptà la dumonda inoltrada per l'ulteriur territori communal. Cun la disposiziun dals 21 da schaner 2011 ha il Departament da giustia, segirezza e sanadad dal Grischun (numnà silsuenter: il departament) acceptà la dumonda da la vischnanca per ils trajects entaifer il vitg, el ha dentant refusà d'includer er la via principala H19. Questa decisiun è vegnida publitgada ils 27 da schaner 2011 en il Fegl uffizial chantunal.

BGE 139 II 145 S. 147

Cunter questa disposiziun han tschintg abitants da Sumvitg inoltrà in recurs tar la Dretgira administrativa dal chantun Grischun. Quella ha realisà ils 9 da settember 2011 ina visita al lieu. Anc il medem di ha ella approvà il recurs ed ha lubì a la vischnanca da Sumvitg da realisar ina zona da tempo 30 sin la via principala H19.

C. Ils 19 da mars 2012 han la secziun grischuna dal Touring Club Svizra (TCS) e sia gruppa regiunala Surselva inoltrà in recurs da dretg public cunter questa decisiun tar il Tribunal federal. Ellas pretendan ch'i saja dad abrogar la sentenzia contestada e che la fatschenta duaja vegnir returnada a l'instanza precedenta, respectivamain a l'autoritad che la ha lubida, per ina ulteriura investigaziun da cumprovas. (...)

F. Suenter ina audiziun da las partidas involvidas è vegnì definì cun la disposiziun dals 4 da matg 2012 il rumantsch grischun sco lingua da la procedura (art. 54 al. 1 da la Lescha davart il Tribunal federal LTF). (extract)

Erwägungen

Extract dallas consideraziuns:

2. Las partidas recurrentas crititgeschan sco emprim punct che la Dretgira administrativa n'avess betg dastgà lubir sezza ch'il tschancun da la via principala vegnia integrà en la zona da tempo 30. Tenor la regulaziun clera da las cumpetenzas chantunalas saja cumpetent per ina tala lubientscha exclusivamain il departament (art. 6 s. da la lescha introductiva dal chantun Grischun dals 11 da zercladur 2008 tar la lescha federala davart il traffic sin via [LItLTV; DG 870.100], ensemen cun l'art. 2 lit. b da l'ordinaziun respectiva dals 8 da december 2008 [ORtLltLTV; DG 870.110]).

2.1 Las partidas adversarias renvieschan percunter sin l'art. 56 al. 3 da la lescha chantunala dals 31 d'avust 2006 davart la giurisdicziun administrativa (LGA; DG 370.100), tenor la quala la Dretgira administrativa po decider sezza, sch'ella abroghescha ina disposiziun contestada e sche la fatschenta è madira per ina decisiun. Quai saja il cas en la fatschenta respectiva, cunquai ch'i saja avant maun ina expertisa persvadenta e cunquai ch'i haja dà ina visita al lieu tras l'instanza da dretg administrativ.

2.2 Sco che las partidas recurrentas demussan correctamain è il departament cumpetent per disposiziuns en connex cun il traffic sin las

vias chantunalas (art. 6 al. 1 LItLTV); las vischnancas dastgan reglar (cun l'accord u la lubientscha preliminara dal Chantun) il traffic local sin las vias communalas; exclusas restan dentant las limitaziuns da tempo che restan en la cumpetenza dal departament (art. 7 al. 1 LItLTV). La formulaziun dal dispositiv da dretg administrativ ("lubientscha" da la petiziun da la vischnanca da Sumvitg pertutgant l'introducziun d'ina zona da tempo 30 sin la via principala H19) po vegnir malchapida, cunquai ch'i na sa tracta precisamain betg d'ina disposiziun en la cumpetenza da la vischnanca cun ina lubientscha preliminara dal Chantun. Tenor la pratica decida dentant il departament tenor ina petiziun da la vischnanca pertutgada davart l'introducziun da zonas da tempo 30 e davart l'integraziun da vias principalas en talas (cf. cifras 4.2 e 4.4 da la Norma chantunala davart las mesiras per calmar il traffic entaifer ils vitgs, acceptada da la regenza ils 15 da mars 2005). Tenor questa norma ha er il departament formulà en sia disposiziun dals 21 da schaner 2011 che la petiziun da la vischnanca da Sumvitg pertutgant l'introducziun d'ina zona da tempo 30 sin l'entir territori vegnia "lubida" (cun excepziun da la via principala).
A basa da questas constataziuns è er da chapir la "lubientscha" da la Dretgira administrativa dad integrar la via principala H19 en la zona da tempo 30 a Sumvitg. Per questa lubientscha era en princip cumpetent il departament; la Dretgira administrativa dastga dentant decider sezza en chaussa, sch'ella abroghescha ina decisiun dal departament e sche la fatschenta e madira per ina decisiun (art. 56 al. 3 LGA). Quai è sulettamain il cas, sche l'integraziun da la via principala H19 en la zona da tempo 30 a Sumvitg n'è betg mo lubida tenor l'art. 2a al. 6 ensemen cun l'art. 108 OSV, mabain perfin imperativa (cf. er sutvart consid. 3-6). Mo en quel cas fiss il departament obligà da permetter la petiziun da la vischnanca da Sumvitg senza ch'el avess la libertad da decider sez, sche quella duai vegnir realisada u betg (davart la maniera sco che la via principala duai vegnir integrada cf. sutvart consid. 6).

2.3 Igl è bain da dar raschun al Uffici federal da vias (UVIAS) che la decisiun materiala da la Dretgira administrativa ha gì per consequenza che la via giudiziala è vegnida scursanida per persunas (sco las partidas recurrentas) che eran cunter l'integraziun da la via

principala en la zona da tempo 30 e che n'eran betg vegnidas envidadas a la procedura davant la Dretgira administrativa. Dentant n'han las partidas recurrentas betg crititgà ch'ellas n'èn betg vegnidas envidadas a la procedura administrativa. Cunquai ch'i sa tracta d'ina contestaziun dal dretg fundamental, na sto ella betg vegnir examinada uffizialmain dal Tribunal federal (cf. art. 106 al. 2 LTF).

3.

3.1 Las partidas recurrentas èn da l'avis che la Dretgira administrativa haja surpassà sias cumpetenzas e violà il princip da la separaziun da las pussanzas dond a ses giudicament la valur d'in giudicament dal departament. Ellas pretendan che l'art. 108 OSV regleschia bain definitivamain las premissas per introducir ina zona da tempo 30 sin ina via principala; dentant n'existia nagin dretg accusabel d'introducir ina tala zona, quai signifitga che las autoritads chantunalas han ina gronda libertad d'interpretaziun. Questa libertad haja tenor il dretg grischun il departament sco autoritad cumpetenta e stoppia vegnir respectada da la Dretgira administrativa che haja sulettamain la cumpetenza da controllar ils fatgs ed il dretg (art. 51 al. 1 LGA). La norma chantunala davart las mesiras per calmar il traffic entaifer ils vitgs, acceptada da la regenza, cuntegnia divers criteris per giuditgar petiziuns pertutgant l'introducziun da zonas da tempo 30 e prevedia quatter categorias: ina introducziun "recumandada", "plitost recumandada", "plitost da refusar" e "da refusar imperativamain". Sco criteri imperativ definescha la norma l'uschenumnada valur V85 avant l'introducziun da la zona da tempo 30, quai vul dir il tempo che 85 % dals vehichels mesirads na surpassan betg. Questa valur na dastga betg surpassar 42 km/h sin vias principalas. Cunquai che quest criteri na vegnia betg ademplì a Sumvitg, haja il departament desistì d'examinar sch'i èn ademplidas ulteriuras premissas e surtut er d'analisar l'expertisa. El na saja n'er betg s'exprimì davart la realisaziun concreta (p.ex. l'entschatta e la fin da la zona da tempo 30 sin la via principala a Sumvitg; regulaziuns da la precedenza; eventuals passadis da peduns; mesiras da construcziun; eventualas fasas d'emprova tenor l'art. 107 al. 2bis OSV). La Dretgira administrativa haja constatà en sia sentenzia che la valur V85 na dastgia avair nagina relevanza per l'introducziun d'ina zona da tempo 30, ma servia sulettamain per definir a basa dal tempo charrà en media, sche mesiras da construcziun èn necessarias e sche gea

quantas e qualas. Sut questas circumstanzas avess ella gì dad abrogar la disposiziun contestada perquai ch'il departament n'ha betg duvrà sia libertad d'interpretaziun e la fatschenta avess gì da vegnir returnada al departament per in nov giudicament. Enstagl haja ella decidì sezza en chaussa e dà a ses giudicament la valur d'in giudicament dal departament.

3.2 Las partidas adversarias pretendan percunter che mo ina divergenza cun las concluciuns formuladas en l'expertisa - che vegn resguardada sco cumpletta er dal departament - avess pretendì ina argumentaziun qualifitgada. La Dretgira administrativa haja refusà ils arguments dal departament cunter la petiziun pertutgant l'introducziun d'ina zona da tempo 30 sin la via chantunala ed haja suandà l'expertisa; perquai haja ella giuditgà che la refusa da la petiziun communala per il tschancun da la via principala violeschia il dretg. En quel senn n'haja ella betg surpassà sias cumpetenzas.

3.3 Il departament punctuescha che tschancuns da las vias principalas possian vegnir integradas en ina zona da tempo 30 sulettamain en cas excepziunals e tar premissas localas spezialas (art. 2a al. 5 e 6 OSV). La Regenza dal chantun Grischun haja limità questa pussaivladad en sia norma sin centers da vitgs en ils quals il tempo saja gia bass. La regenza na veglia betg sustegnair mesiras da construcziun sin vias impurtantas per betg impedir il traffic.

3.4 Il UVIAS declera en sia consultaziun che l'integraziun d'in tschancun da la via principala en ina nova zona da tempo 30 pretendia en princip duas disposiziuns: per l'ina ina disposiziun per il tempo 30 sin vias lateralas e per l'autra ina disposiziun davart l'integraziun da la via principala. Per tuttas duas disposiziuns saja ultra da quai necessaria ina expertisa. Questa differenziaziun vegnia a la curta en l'expertisa da Hartmann & Sauter. Concernent l'integraziun da vias principalas renviescha l'art. 2a al. 6 OSV bain a las premissas generalas per zonas da tempo 30 tenor l'art. 108 OSV. Tuttina sajan necessarias pretensiuns pli severas per vias principalas che per vias lateralas en zonas abitadas: La reducziun dal tempo sin ina via principala na possia betg avair la suletta finamira da meglierar il bainstar dals utilisaders da la via pli flaivels, mabain stoppia er permetter dad abolir in veritabel manco da segirezza. Er tar l'examinaziun da l'adequatezza stoppian tut ils criteris (adequatezza, necessitad ed opportunitad) vegnir valitads pli restrictivamain. I saja er da resguardar ch'ils chantuns vegnan

subvenziunads tenor il dretg federal per lur rait da vias principalas, perquai possian vegnir pretendidas expensas pli autas per mesiras da construcziun alternativas sin vias principalas che sin vias lateralas. Sche l'examinaziun da l'admissibladad vegnia realisada en quest senn possia excepziunalmain vegnir integrà in tschancun da la via principala en ina zona da tempo 30, surtut er sche quella passia centralmain tras ina zona da tempo 30 che la circumdescha e sche l'integraziun s'imponia damai per raschuns da praticabilitad. Il UVIAS è d'accord cun la Dretgira administrativa che la valur V85 na saja betg fitg adequata per examinar, sch'i saja necessari dad integrar in tschancun da la via principala en ina zona da tempo 30. Quest criteri saja relevant surtut per sclerir cun tge mesiras da construcziun che la zona da tempo 30 saja d'accumpagnar. Sch'i dettia dentant ina libertad d'intepretaziun concernent il giudicament, duai questa libertad vegnir nizzegiada da l'autoritad executiva che sa chatta localmain il pli datiers. Ina disposiziun da traffic possia vegnir pretendida giudizialmain da terzs cunter la voluntad da l'autoritad cumpetenta be, sch'ella è propi imperativamain necessaria.

4. Il tempo maximal general per vehichels entaifer ils vitgs è vegnì fixà dal Cussegl federal a 50 km/h (art. 4a al. 1 lit. a da l'ordinaziun dals 13 da november 1962 davart las reglas dal traffic sin via [ORT; CS 741.11]ensemen cun l'art. 32 al. 2 da la lescha federala dals 19 da december 1958 davart il traffic sin via [LTV; CS 741.01]). Quest tempo maximal po vegnir augmentà u reducì da l'autoritad cumpetenta a basa d'ina expertisa (art. 32 al. 3 LTV ed art. 108 OSV). Tenor l'art. 108 al. 5 OSV pon vegnir decretads entaifer ils vitgs tempos maximals pli bass che 50 km/h en pass da mintgamai 10 km/h (lit. d); ultra da quai èsi pussaivel (tenor la lit. e) dad introducir ina zona da tempo 30 ubain ina zona da scuntrada cun tempo 20.

4.1 Zonas da tempo 30 designeschan vias en quartiers u en zonas abitadas sin las qualas i sto vegnir charrà spezialmain attentamain e cun respect e sin las qualas vala il tempo maximal da 30 km/h (art. 22a OSV). Ellas èn regladas pli en detagl en l'ordinaziun dal DATEC dals 28 da settember 2001 davart las zonas da tempo 30 e davart las zonas da scuntrada (CS 741.213.3).

4.1.1 Las zonas da tempo 30 èn per princip limitadas a vias lateralas da caracter tant cumparegliabel sco pussaivel (art. 2a al. 5 OSV). Il Cussegl federal ha declerà en quest connex che las experientschas en Svizra ed a l'exteriur cun zonas da tempo 30 hajan mussà che la

signalisaziun da las zonas haja l'effect giavischà mo sin vias en abitadis da caracter cumparegliabel, dentant betg sin vias da transit sco en emprima lingia las vias principalas signalisadas che han ina autra funcziun e ston perquai vegnir concepidas da nov. Tar talas vias cun traffic da transit sajan ils automobilists per regla surdumandads, sche mesiras da traffic vegnian statuidas cun ina signalisaziun da zona per in grond territori e per tut las vias entaifer il vitg, damai vias da caracter fitg divers (Missiva dal Cussegl federal tar l'iniziativa dal pievel "per dapli segirezza en il traffic local grazia a la spertadad maximala da 30 km/h cun excepziuns [Vias per tuts]", FF 2000 2896 cifra 3.4 [versiun tudestga]). Sche limitaziuns dal tempo èn necessarias per la segirezza dal traffic sin vias principalas ubain sin vias lateralas da transit, vegnan ellas per regla ordinadas tenor l'art. 108 al. 5 lit. d OSV (e betg introducind ina zona da tempo 30 tenor la lit. e) e signalisadas cun in signal "tempo maximal". Quest signal vala - sch'el na vegn betg repetì - fin a la proxima bifurcaziun (cf. la missiva, al lieu inditgà).

4.1.2 Excepziunalmain ed en cas da cundiziuns localas spezialas po er vegnir integrà in tschancun da la via principala en ina zona da tempo 30, surtut en il center d'in vitg u en in territori da citad veglia (art. 2a al. 6 OSV), quai vul dir en lieus nua ch'i dat ils pli blers peduns. Sco ch'il UVIAS declera en sia consultaziun è quai pensà per cas nua ch'il tempo duai vegnir reducì a 30 km/h sin ina via principala che cunfina directamain cun ina zona da tempo 30. En tals cas na fissi betg pratitgabel da signalisar la transiziun cun revocar la zona da tempo 30 ed ordinar il tempo 30 ubain viceversa. En quest cas concret passa il tschancun da la via principala che duai vegnir integrà en la zona da tempo 30 precis tras il center da Sumvitg e vegn circumdà da tuttas duas varts da la zona da tempo 30 (gia lubida dal departament). En quest senn èn per princip avant maun cundiziuns localas spezialas tenor il senn da l'art. 2a al. 6 OSV che pon giustifitgar dad integrar ina via principala en ina zona da tempo 30, a cundiziun ch'i sajan er avant maun las autras premissas.

4.1.3 Ultra da quai èsi da dar raschun al UVIAS ch'i sto vegnir differenzià tranter l'introducziun d'ina zona da tempo 30 e l'integraziun d'ina via principala en ina tala zona. Dentant èsi admissibel da cumbinar tuttas duas disposiziuns en in unic decret, quai vul dir da crear ina nova zona da tempo 30 che cuntegna da l'entschatta er in tschancun da la via principala, a cundiziuns che las premissas per integrar ina via principala èn ademplidas.

4.2 Tut ils criteris per reducir il tempo maximal general ubain per introducir ina zona da tempo 30 vegnan enumerads en l'art. 108 al. 2 OSV definitivamain: in privel po vegnir renconuschi mo difficilmain u memia tard e na po betg vegnir eliminà autramain (lit. a); tscherts utilisaders da la via dovran ina protecziun speziala che na po betg vegnir garantida autramain (lit. b); sin tschancuns cun bler traffic po vegnir optimada la circulaziun dal traffic (lit. c) ubain i pon vegnir reducidas immissiuns exageradas (canera, substanzas nuschaivlas) en il senn da las leschas davart l'ambient (lit. d).

4.3 La prescripziun da tempos maximals differents è admissibla sulettamain a basa d'ina expertisa preliminara. Questa sto demussar che la mesira è necessaria, adequata ed opportuna e ch'i na dat naginas mesiras preferiblas (art. 32 al. 3 LTV ensemen cun l'art. 108 al. 4 OSV e l'art. 3 da l'ordinaziun dal DATEC dals 28 da settember 2001 davart las zonas da tempo 30 e davart las zonas da scuntrada [CS 741.213.3]; cf. er la DTF 136 II 539 consid. 3.2 p. 547 s. cun referenzas). Igl è decisiv che l'autoritad cumpetenta disponia da las infurmaziuns necessarias per giuditgar, sch'ina premissa da l'art. 108 al. 2 OSV è ademplida e, sche la mesira è necessaria, adequata ed opportuna per cuntanscher la finamira respectiva (art. 108 al. 4 OSV; cf. per l'entira sentenzia 1C_206/2008 dals 9 d'october 2008 consid. 2.2).

5. Quest cas concret sa differenziescha da las constellaziuns giuditgadas fin ussa dal Tribunal federal, en las qualas igl era d'examinar, sche l'autoritad chantunala cumpetenta ha ordinà ina zona da tempo 30 confurm al dretg federal resp. sch'ella ha integrà en maniera admissibla in tschancun da la via principala. Sco declerà survart (consid. 2) è en quest cas vegnida ordinada l'integraziun da la via principala H19 en la zona da tempo 30 da la Dretgira administrativa suenter il recurs da persunas ch'abiteschan a Sumvitg, e quai cunter la voluntad da las autoritads chantunalas cumpetentas. Limitaziuns dal traffic da quest gener stattan regularmain en connex cun examinaziuns cumplexas dals interess existents, tar las qualas las autoritads cumpetentas han ina gronda libertad concepziunala (DTF 136 II 539 consid. 3.2 p. 548 cun referenzas). En quest senn po vegnir supponì che la libertad d'interpretaziun sa reduceschia cumplettamain be en cas d'in privel gravant ubain d'in basegn da protecziun spezialmain stringent en il senn da l'art. 108 al. 2 lit. a e b OSV. Sch'i bastass er ina da las premissas numnadas en las lit. c e d po per entant restar avert. Ultra da quai sto l'integraziun d'ina via

principala en ina zona da tempo 30 esser opportuna, necessaria ed adequata. La situaziun sto vegnir examinada cun criteris severs; en quest connex po vegnir renvià a las declaraziuns respectivas dal UVIAS. Sche questas premissas bastan, examinescha il Tribunal federal en princip libramain. El agescha dentant en maniera discreta cur che il giudicament dependa d'ina examinaziun da las cundiziuns localas che las autoritads cumpetentas enconuschan meglier ch'il Tribunal federal (cf. DTF 129 I 337 consid. 4.1 p. 344). Ils fatgs constatads da l'instanza precedenta en liants per il Tribunal federal, sch'els n'èn betg evidentamain incorrects e sch'els na sa basan betg sin ina violaziun dal dretg en il senn da l'art. 95 LTF (art. 105 e 97 al. 1 LTF).

5.1 En l'expertisa vegn constatà che la via tras la vischnanca da Sumvitg n'ha per gronda part nagin u mo dad ina vart in passape confurm a la norma relativa da l'Associaziun dals professiunals da las vias e dals transports (VSS) SN 640 070 (cun ina largezza minimala dad 1,5 m). Quai haja per consequenza che blers peduns che chaminan lung la via tras la vischnanca èn periclitads extraordinariamain. Pertutgads èn surtut persunas pli veglias, geniturs cun uffants en charrins tant sco uffants da scolina e scolars che ston chaminar tar la fermativa dal bus da scola a la sortida al vest da la vischnanca ubain viceversa. Ultra da quai datti lung la via tras la vischnanca en plirs lieus passagis impurtants per ils peduns (access a la baselgia, a la butia, etc.). Tar las mesiraziuns en ils mais schaner e favrer da l'onn 2010 saja vegnì mesirà en media in tempo da 35-40 km/h; la valur V85 importia 40-50 km/h. En ils tschintg onns 2004-2008 sajan vegnids registrads da la polizia trais accidents (cun duas persunas blessadas ed in donn material da Fr. 12'000) en la zona previsa da tempo 30 entaifer la vischnanca da Sumvitg. A basa da questas constataziuns ha l'expertisa concludì che las premissas per introducir ina zona da tempo 30 a Sumvitg sajan dadas tenor las prescripziuns da l'art. 108 OSV e tenor ils criteris centrals da la Norma chantunala davart las mesiras per calmar il traffic entaifer ils vitgs: En media saja il tempo actual memia aut e stoppia vegnir reducì; lung la via tras la vischnanca manchian passapes - mintgatant cumplettamain, mintgatant sajan els memia stretgs tenor la norma respectiva; la via vegnia frequentada dals scolars per ir a scola ed i dettia plirs passadis impurtants per peduns che na sajan betg protegids.

5.2 En la sentenzia contestada è la Dretgira administrativa da l'avis che l'expertisa saja cumpletta, stringen-

ta e persvadenta. Las observaziuns da la situaziun dal traffic fatgas tras la dretgira en la visita al lieu hajan confermà las conclusiuns da l'expertisa e demussà en maniera impressiunanta quant necessaria ch'ina zona da tempo 30 saja. La via saja per part fitg stretga, dus vehichels gronds na possian betg cruschar. Sin gronds tschancuns da la via mancan da tuttas duas vart passapes. Nua ch'i dat passapes na correspundian quels betg a la norma dad 1,5 m largezza (tenor VSS SN 640 070), mabain sajan pli stretgs. Bleras entradas da chasas dettian directamain sin la via. Persunas cun uffants en charrins u persunas en sutgas cun rodas sajan per part sfurzadas da sa mover exclusivamain sin la via e sajan uschè expostas al traffic. Er ils peduns stoppian sviar sin via per cruschar l'in l'auter. Ils deficits da segirezza vegnian anc rinforzads da la vesida limitada tras las pitschnas distanzas.

5.3 Il departament aveva sa basà per sia disposiziun en emprima lingia sin la valur V85. El na s'è dentant betg exprimì sulettamain davart quest criteri, mabain è stà d'accord cun la cumissiun ch'i na dettia nagins deficits da segirezza veritabels e cumprovabels cun cifras davart accidents. Ils passadis sajan cleramain differents da quels a Mustér perquai che la via vegnia utilisada en maniera diversa (naginas butias, pli pauc traffic da clients). El ha punctuà ch'ils accidents sajan capitads en la zona da la bifurcaziun da la via principala cun las vias da transit vers S. Benedetg resp. vers Cumpadials. Questa zona sa chattia entaifer la zona da tempo 30 pretendida che duai er vegnir lubida. En sia consultaziun davant la Dretgira administrativa ha il departament presupponì che la via tras la vischnanca disponia almain vers la val d'in passape elevà; quai ha el pretendì a basa da las fotografias en l'expertisa.

5.4 Las partidas adversarias fan l'objecziun ch'i dettia davant diversas chasas sulettamain urs elevads da la via cun ina largezza varianta. Quests sajan savens uschè stretgs ch'ils peduns na possian betg cruschar, quai vul dir ch'ina persuna stoppia sviar sin la via tar cruschadas. Quai succedia mintgatant nunspetgadamain uschia che automobilists avischinants na vesian betg quai ad ura. Questa situaziun na possia betg vegnir curregida auter che cun ina reducziun dal tempo: La via tras il center da la vischnanca da Sumvitg saja gia ussa memia stretga, en il lieu il pli stretg, nua ch'i na dettia nagin

passape, sa chattia in edifizi dal 16avel tschientaner cun ina fatschada decorada da frescos e protegì da la Confederaziun e dal Chantun.

5.5 Tenor il UVIAS na vegn la situaziun privlusa excepziunala betg argumentada avunda en l'expertisa; il lectur stoppia concluder sez a basa da las bleras mesiraziuns da tempo, da las datas davart accidents e dals plans annexs. Betg sclerids avunda na sajan n'er ils custs per ina correctura alternativa dal deficit da segirezza (cun mesiras da construcziun). Malgrà tut possia vegnir deducì dals plans che la via principala stretgentada tras la posiziun da las chasas na possia betg vegnir sanada senza custs considerabels e senza modifitgar l'aspect dal vitg. Tar l'evaluaziun effectiva da l'adequatezza d'ina tala zona sajan vegnids resguardads sulettamain ils custs per introducir ina zona da tempo 30 e la perdita da paucas secundas per mintga singul automobilist; dentant fissan stadas decisivas surtut las consequenzas sin l'entir sistem, surtut sin la funcziunalitad da la via. La Dretgira administrativa haja bain argumentà pli concisamain che l'expertisa en sia sentenzia, tuttina restian avertas tschertas dumondas, surtut davart pussaivlas alternativas da construcziuns en las zonas dals passapes.

5.6 En l'expertisa vegn la situaziun dals passapes lung la via tras la vischnanca da Sumvitg documentada cun in plan e cun fotografias. Da questa documentaziun resulta ch'i na dat da nagina vart da la via in passape nuninterrut, mabain ch'i mancan (er vers la val) singuls tschancuns dal passape u ch'els èn pli stretgs che 1,5 m. Sch'ins considerescha ultra da quai la stretgezza da la via, las curtas distanzas visiblas ed il tempo mesirà relativamain aut dals vehichels ston ins presumar cun la Dretgira administrativa in grond deficit da segirezza per ils peduns. Dentant èsi vair che questa situaziun privlusa na sa reflectescha fin ussa betg en accidents da

traffic: Sco ch'i resulta dal rapport da la polizia chantunala dals 11 da mars 2011 èn ils trais accidents menziunads en l'expertisa capitads en connex cun lavurs da construcziun (2 accidents) ed en connex cun in vehichel ch'è charrà enavos. Els n'avevan damai nagin connex cun la via stretga. Sch'i dat dentant gronds deficits da segirezza en il traffic sin via na dastga betg vegnir spetgà fin ch'i capitan ils emprims accidents, mabain i ston vegnir realisadas mesiras preventivas per meglierar la segirezza dal traffic.

BGE 139 II 145 S. 157

5.7 Igl è evident che la limitaziun dal tempo sin 30 km/h augmentass la segirezza sin la via tras la vischnanca da Sumvitg, surtut per ils peduns. Contestabel èsi dentant, sch'i dess forsa er mesiras pli miaivlas or da la perspectiva dal traffic. L'expertisa constatescha che la construcziun dals passapes mancants na fiss betg adequata, betg mo per raschuns finanzialas mabain er pervi da las grondas intervenziuns en l'abitadi ed en l'aspect dal vitg (demoliziun entira u parziala d'edifizis). Questa constataziun vegn sustegnida dals plans e da las fotografias annexas a l'expertisa e da las observaziuns da la Dretgira administrativa en sia visita al lieu. Tenor las observaziuns da la Dretgira administrativa na permetta la via gia oz betg la cruschada da dus gronds vehichels e na po perquai betg vegnir reducida per construir passapes pli lartgs.
Sut questas circumstanzas na datti naginas mesiras da construcziun per meglierar la situaziun dals peduns. Autras pussaivladads da separar ils peduns ed il traffic (p.ex. in sviament ubain in tunnel) na fissan betg mo fitg charas, ma pretendessan er decisiuns politicas. Perquai na pon ellas betg vegnir resguardadas sco mesiras da construcziun pli miaivlas.

5.8 Tant l'expertisa sco la Dretgira administrativa èn da l'avis che l'integraziun da la via principala en la zona da tempo 30 na chaschunia betg dischavantatgs gronds u predominants per il traffic. Surtut resultass per ils automobilists ina perdita da temp da mo var 5 secundas (en congual cun la media dal tempo actual). Natiralmain ha il UVIAS raschun che la perdita da temp da mintga singul automobilist n'è betg in argument suffizient, mabain ch'i sto vegnir resguardada la funcziun da la via principala en l'entira rait da traffic. Dentant na datti nagins motivs evidents pertge che l'integraziun da la via principala tras Sumvitg en la zona da tempo 30 reduceschia la prestaziun da la rait da traffic regiunala u disturbia la funcziun da la via principala sco via da transit; quai na vegn n'er betg pretendì da las partidas recurrentas.

5.9 Il fatg che la valur V85 sin il tschancun da la via principala surpassa 42 km/h mussa ch'i pudessan esser necessarias mesiras da construcziun accumpagnantas che sustegnan ch'il tempo 30 vegnia respectà. Percunter n'excluda el betg che la via principala vegnia integrada en la zona da tempo 30. En quest connex po vegnir renvià a las decleraziuns persvadentas da l'instanza precedenta che na vegnan messas en dumonda ni da las partidas recurrentas ni dal UVIAS.

BGE 139 II 145 S. 158

5.10 Suenter tut questas constataziuns èsi cler che l'integraziun dal tschancun da la via principala en la zona da tempo 30 è l'unica mesira che permetta da reducir il grond privel per peduns en il center da Sumvitg. Il departament n'era damai betg mo cumpetent da lubir (en princip) la petiziun da la vischnanca, mabain el era obligà da far quai. Sut questas circumstanzas fissi in maldiever da la libertad d'interpretaziun, sch'i vegniss valità dapli l'interess d'in traffic da transit senza obstachels sco l'integritad fisica dals abitants da Sumvitg. La Dretgira administrativa è perquai stada autorisada dad ordinar enstagl dal departament che la via principala vegnia integrada en la zona da tempo 30.

6. Percunter stoi vegnir dà raschun a las partidas recurrentas ed al UVIAS ch'il departament sto anc survegnir la pussaivladad da s'exprimer davart la maniera sco che la via principala duai vegnir integrada en la zona da tempo 30. L'expertisa propona che la via principala H19 duai vegnir integrada en la zona da tempo 30 a partir da la fermada dal bus da scola (a la sortida al vest dal vitg) fin a la bifurcaziun cun la via da transit vers Fontauna Sut en l'ost dal vitg. La zona da tempo 30 duai vegnir signalisada en quests lieus cun tavlas e cun marcaziuns sin la surfatscha da la via. Las reglas da precedenza actualas ed il passadi da peduns marcà en vischinanza da la sortida al vest da la zona sut la chasa da scola duain vegnir mantegnids. Sch'ina controlla (suenter in onn) mussia ch'il tempo 30 vegnia respectà memia pauc, stuessan vegnir ordinadas en accord cun la polizia chantunala ubain ulteriuras marcaziun ubain autras mesiras da construcziun adattadas. La Dretgira administrativa ha lubì la petiziun da la vischnanca cun las mesiras proponidas da l'expertisa senza pigliar posiziun. Las partidas recurrentas ed il UVIAS rendan attent cun dretg a la libertad d'interpretaziun da l'autoritad chantunala pertutgant la realisaziun concreta da la zona da tempo 30 integrond la via principala (delimitaziun; mesiras dal dretg da traffic tenor l'art. 4 da l'Ordinaziun davart las zonas da tempo 30; concepziun da la via e dals passapes, etc.). Perquai sto la fatschenta vegnir returnada al departament per che questas dumondas possian vegnir decididas.

7. Las partidas recurrentas ed il UVIAS crititgeschan cun raschun che l'integraziun da la via principala H19 en la zona da tempo 30 lubida da la Dretgira administrativa n'è betg vegnida publitgada en il Fegl uffizial (tenor l'art. 107 al. 1 OSV ensemen cun l'art. 1 lit. c da la

lescha chantunala dals 19 d'october 2011 davart las collecziuns da leschas e davart il fegl uffizial [lescha da publicaziun, LPubl; DG 180.110]). Tgi che fiss stà responsabel per questa publicaziun - la Dretgira administrativa ubain l'Uffizi per il traffic sin via (sco che las partidas adversarias pretendan) - po entant restar avert: Cunquai che la sentenzia contestada vegn en mintga cas abrogada e cunquai che la fatschenta vegn returnada al departament per ina nova decisiun en chaussa, po la publicaziun necessaria vegnir evasa suenter questa decisiun.

8. A basa da tut questas constataziun è il recurs dad acceptar parzialmain. La cifra 1 da la sentenzia contestada sto vegnir abrogada e la fatschenta è da returnar al departament, per che quel possia decider davart la maniera sco che la via principala H19 duai vegnir integrada en la zona da tempo 30 en il center da la vischnanca da Sumvitg e per che quel possia lura publitgar sia decisiun en il Fegl uffizial chantunal. Percunter en da refusar tut ils puncts dal recurs en ils quals las partidas recurrentas mettan da princip en dumonda l'integraziun da la via principala en la zona da tempo 30. (...)

Deutscher Text:

A. Am 28. Februar 2009 wurde dem Gemeindevorstand Sumvitg eine Petition für die Einführung einer Tempo-30-Zone eingereicht. Die Gemeinde Sumvitg beauftragte die Raumplaner und Verkehrsingenieure Hartmann & Sauter, Chur, mit der Erstellung eines Gutachtens i.S. von Art. 108 Abs. 4 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21). Diese kamen im Gutachten "Tempo 30 Zone Sumvitg" vom April 2010 (im Folgenden: Gutachten) zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen für die Einführung von Tempo 30 erfüllt seien. Am 20. April 2010 ersuchte der Gemeindevorstand Sumvitg die zuständige kantonale Behörde um die Einführung einer Tempo-30-Zone in Sumvitg.
B. Die kantonale Kommission für differenzierte Höchstgeschwindigkeiten (im Folgenden: die Kommission) lehnte die Einführung von Tempo-30 auf der Hauptstrasse H19 ab, befürwortete das Gesuch dagegen für das übrige beantragte Gemeindegebiet. Mit Verfügung vom 21. Januar 2011 genehmigte das Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit des Kantons Graubünden (im Folgenden: das Departement) das Gesuch der Gemeinde innerorts,

lehnte jedoch den Einbezug der Hauptstrasse H19 ab. Der Entscheid wurde am 27. Januar 2011 im Kantonsblatt veröffentlicht. Gegen diese Verfügung gelangten fünf Einwohner von Sumvitg mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden. Dieses führte am 9. September 2011 einen Augenschein durch. Gleichentags hiess es die Beschwerde gut und erteilte der Gemeinde Sumvitg die Bewilligung, auf der Hauptstrasse H19 eine Tempo-30-Zone einzuführen.
C. Gegen diesen Entscheid haben der Touring Club Suisse (TCS) Sektion Graubünden und dessen Regionalgruppe Surselva am 19. März 2012 Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten ans Bundesgericht erhoben. Sie beantragen, der angefochtene Entscheid sei aufzuheben und die Sache sei zur weiteren Beweiserhebung und zu neuem Entscheid an die Vorinstanz bzw. an die Genehmigungsbehörde zurückzuweisen. (...)

F. Nach Anhörung der Beteiligten wurde mit Verfügung vom 4. Mai 2012 Rumantsch Grischun als Verfahrenssprache festgelegt (Art. 54 Abs. 1 BGG). (Auszug)

Aus den Erwägungen:

2. Die Beschwerdeführerinnen rügen zunächst, das Verwaltungsgericht hätte nicht selbst den Einbezug des Hauptstrassenabschnitts in die Tempo-30-Zone genehmigen dürfen. Hierfür sei nach der klaren kantonalen Zuständigkeitsregelung ausschliesslich das Departement zuständig (Art. 6 f. des Bündner Einführungsgesetzes vom 11. Juni 2008 zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr [EGzSVG; BR 870.100]i.V.m. Art. 2 lit. b der dazugehörigen Verordnung vom 8. Dezember 2008 [RVzEGzSVG; BR 870.110]). 2.1 Die Beschwerdegegner verweisen dagegen auf Art. 56 Abs. 3 des Bündner Gesetzes vom 31. August 2006 über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; BR 370.100), wonach das Verwaltungsgericht im Falle der Aufhebung der angefochtenen Verfügung selbst entscheiden kann, sofern die Sache spruchreif ist. Dies sei vorliegend aufgrund des schlüssigen Gutachtens und des verwaltungsgerichtlichen Augenscheins der Fall gewesen. 2.2 Wie die Beschwerdeführerinnen zutreffend darlegen, ist das Departement für Anordnungen des Verkehrs auf Kantonsstrassen

zuständig (Art. 6 Abs. 1 EGzSVG); die Gemeinden dürfen (mit Zustimmung bzw. vorgängiger Genehmigung des Kantons) den örtlichen Verkehr auf Gemeindestrassen regeln; davon ausgenommen sind jedoch Geschwindigkeitsbeschränkungen, die in der Kompetenz des Departements bleiben (Art. 7 Abs. 1 EGzSVG). Die Formulierung des verwaltungsgerichtlichen Dispositivs (”Genehmigung” des Gesuchs der Gemeinde Sumvitg um Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Hauptstrasse H19) ist insofern missverständlich, als es gerade nicht um eine Anordnung im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde mit vorgängiger Genehmigung des Kantons geht. Das Departement entscheidet jedoch praxisgemäss über die Einführung von Tempo-30-Zonen und den Einbezug von Hauptstrassen in solche Zonen auf Gesuch der betroffenen Gemeinde (vgl. Ziff. 4.2 und 4.4 der kantonalen Richtlinie ”Verkehrsberuhigung innerorts”, von der Regierung genehmigt am 15. März 2005). Demgemäss formulierte auch das Departement in seiner Verfügung vom 21. Januar 2011, das Gesuch der Gemeinde Sumvitg um Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone werde (ohne Einbezug der Hauptstrasse) ”genehmigt”. Vor diesem Hintergrund ist die vom Verwaltungsgericht erteilte ”Genehmigung” als Anordnung des Einbezugs der Hauptstrasse H19 in die Tempo-30-Zone von Sumvitg zu verstehen. Hierzu ist zwar grundsätzlich das Departement zuständig; das Verwaltungsgericht kann jedoch bei Aufhebung eines Departementsent-

scheids selbst in der Sache entscheiden, wenn die Sache spruchreif ist (Art. 56 Abs. 3 VRG). Dies ist nur der Fall, wenn der Einbezug der Hauptstrasse H19 in die Tempo-30-Zone von Sumvitg nach Art. 2a Abs. 6 i.V.m. Art. 108 SSV nicht nur zulässig, sondern geboten ist (vgl. dazu unten E. 3-6). Nur in diesem Fall wäre das Departement verpflichtet, dem Gesuch der Gemeinde Sumvitg stattzugeben, ohne dass ihm hinsichtlich des Ob noch ein Ermessensspielraum zustehen würde (zum Wie vgl. unten E. 6). 2.3 Zwar ist dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuzustimmen, dass der reformatorische Entscheid des Verwaltungsgerichts zu einer Verkürzung des Rechtswegs für Personen führte, die (wie die Beschwerdeführerinnen) gegen den Einbezug der Hauptstrasse in die Tempo-30-Zone waren und nicht zum Beschwerdeverfahren vor Verwaltungsgericht beigeladen worden sind. Allerdings haben die

Beschwerdeführerinnen ihre fehlende Beteiligung am verwaltungsgerichtlichen Verfahren nicht gerügt. Da es sich um eine grundrechtliche Rüge handelt, ist sie vom Bundesgericht nicht von Amtes wegen zu prüfen (vgl. Art. 106 Abs. 2 BGG).
3.
3.1 Die Beschwerdeführerinnen sind der Auffassung, das Verwaltungsgericht habe seine Kognition überschritten und das Gewaltenteilungsprinzip verletzt, indem es sein Ermessen an die Stelle des Ermessens des Departements gesetzt habe. Sie machen geltend, dass Art. 108 SSV zwar abschliessend die Voraussetzungen regle, unter denen Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen eingeführt werden könnten; dagegen bestehe kein justiziabler Anspruch auf die Einführung einer solchen Zone, d.h. den zuständigen kantonalen Behörden verbleibe ein grosser Ermessensspielraum. Dieser stehe nach Bündner Recht dem Departement als zuständiger Behörde zu und müsse vom Verwaltungsgericht respektiert werden, das lediglich zur Sachverhalts- und Rechtskontrolle befugt sei (Art. 51 Abs. 1 VRG). Die von der Regierung genehmigte Richtlinie "Verkehrsberuhigung innerorts" enthalte verschiedene Kriterien zur Beurteilung von Gesuchen um Einführung von Tempo-30-Zonen und sehe vier Abstufungen vor: Einführung "empfehlenswert", "eher empfehlenswert", "eher abzulehnen" und "zwingend abzulehnen". Als zwingendes Kriterium definiere die Richtlinie den sogenannten V85 -Wert vor Einführung der Tempo-30-Zone, d.h. die Geschwindigkeit, die von 85 % der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten werde. Dieser Wert dürfe bei Hauptstrassen 42 km/h nicht überschreiten. Da dieses Kriterium in Sumvitg nicht eingehalten werde, habe das Departement darauf verzichtet, das Vorliegen der weiteren Voraussetzungen zu prüfen und habe sich insbesondere nicht mit dem Gutachten befasst. Es habe sich auch nicht zu Fragen der konkreten Umsetzung geäussert (z.B. Beginn und Ende der Tempo-30-Zone auf der Hauptstrasse in Sumvitg; Regelung des Vortrittsrechts, allfällige Anordnung von Fussgängerstreifen; bauliche Massnahmen; allfällige Einführung einer Versuchsphase nach Art. 107 Abs. 2bis SSV). Das Verwaltungsgericht habe in seinem Urteil festgehalten, dass der V85 -Wert für die Einführung einer Tempo-30-Zone keine Rolle spielen dürfe, sondern nur dazu diene, aufgrund der mittleren gefahrenen Geschwindigkeit die Notwendigkeit, die Zahl und die Art der

baulichen Massnahmen festzulegen. Unter diesen Umständen hätte es die angefochtene Verfügung wegen Ermessensunterschreitung aufheben und die Sache zu neuer Beurteilung an das Departement zurückweisen müssen. Statt dessen habe es in der Sache selbst entschieden und damit sein Ermessen an die Stelle desjenigen des Departements gesetzt. 3.2 Die Beschwerdegegner machen dagegen geltend, eine Abweichung von den Schlussfolgerungen des - auch nach Auffassung des Departements vollständigen - Gutachtens hätte einer

qualifizierten Begründung bedurft. Das Verwaltungsgericht habe die vom Departement angeführten Gründe für die Abweisung des Gesuchs um Einführung von Tempo-30 auf der Kantonsstrasse verworfen und sei dem Gutachten gefolgt; es sei deshalb zum Ergebnis gelangt, dass die Verweigerung des kommunalen Gesuchs für den Hauptstrassenabschnitt eine Rechtsverletzung darstelle. Insofern habe es seine Kognition nicht überschritten.
3.3 Das Departement betont, dass Hauptstrassenabschnitte nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden dürften (Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV). Die Regierung des Kantons Graubünden habe dies in ihrer Richtlinie auf Ortszentren beschränkt, in denen die gefahrene Geschwindigkeit bereits gering sei. Auf verkehrsorientierten Strassen wolle die Bündner Regierung zwecks Erhaltung des Verkehrsflusses nicht Hand bieten für bauliche Massnahmen. 3.4 Das ASTRA legt in seiner Vernehmlassung dar, dass der Einbezug eines Hauptstrassenabschnitts in eine neu zu schaffende Tempo-30-Zone im Prinzip zweierlei Anordnungen erfordere: einerseits die Anordnung der Tempo-30-Zone auf den Nebenstrassen, andererseits den Einbezug der Hauptstrasse, wobei für beide ein Gutachten erforderlich sei. Diese Differenzierung komme beim Gutachten Hartmann & Sauter etwas zu kurz. Zwar verweise Art. 2a Abs. 6 SSV für den Einbezug von Hauptstrassen auf die allgemeinen Voraussetzungen für Tempo-30-Zonen gemäss Art. 108 SSV. Dennoch seien bei einer Hauptstrasse strengere Anforderungen zu stellen als bei siedlungsorientierten Nebenstrassen: Die Temporeduktion auf der Hauptstrasse dürfe nicht bloss die Erhöhung des Wohlbefindens der schwächeren Verkehrsteilnehmer bezwecken, sondern müsse der Behebung eines eigentlichen Sicherheitsmankos dienen. Auch bei der Verhältnismässigkeitsprüfung sei

auf allen Stufen (Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismässigkeit i.e.S.) eine restriktivere Beurteilung geboten. Dabei sei auch zu berücksichtigen, dass die Kantone für ihr Hauptstrassennetz bundesrechtlich subventioniert werden, weshalb ein höherer Aufwand für bauliche Alternativmassnahmen auf Haupt- als auf Nebenstrassen verlangt werden könne. Werde die Zulässigkeitsprüfung in diesem Sinne vorgenommen, sei es möglich, dass ausnahmsweise ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden dürfe, namentlich dann, wenn sie zentral durch eine umliegende Tempo-30-Zone verlaufe und der Einbezug sich aus Praktikabilitätsgründen aufdränge. Das ASTRA stimmt dem Verwaltungsgericht zu, dass der V85 -Wert wenig geeignet sei, um die Erforderlichkeit des Einbezugs eines Hauptstrassenabschnitts in eine Tempo-30-Zone zu klären. Dieses Kriterium sei primär für die Frage relevant, ob die Tempo-30-Zone mit baulichen Unterstützungsmassnahmen zu flankieren sei. Soweit jedoch ein Ermessensspielraum bei der Beurteilung bestehen bleibe, sollte dieser von der örtlich näheren zuständigen Vollzugsbehörde ausgefüllt werden. Eine Verkehrsanordnung könne von Dritten, gegen den Willen der zuständigen Anordnungsbehörde, nur dann gerichtlich eingefordert werden, wenn sie wirklich zwingend erforderlich sei.
4. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]i.V.m. Art. 32 Abs. 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG und Art. 108 SSV). Gemäss Art. 108 Abs. 5 SSV können auf Strassen innerorts tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h angeordnet werden (lit. d); zudem besteht (nach lit. e) die Möglichkeit, eine Tempo-30-Zone oder eine Begegnungszone mit Tempo-20 einzuführen. 4.1 Tempo-30-Zonen kennzeichnen Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss und die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt (Art. 22a SSV). Sie sind in der Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) näher geregelt.

4.1.1 Tempo-30-Zonen sind grundsätzlich auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter beschränkt (Art. 2a Abs. 5 SSV). Der Bundesrat führte dazu aus, Erfahrungen mit Tempo-30-Zonen im In- und Ausland hätten gezeigt, dass die Zonensignalisation nur auf siedlungsorientierten Strassen mit gleichartigen Merkmalen die gewünschte Wirkung entfalten, nicht aber auf verkehrsorientierten Strassen, wie insbesondere signalisierte Hauptstrassen, die eine andere Funktion hätten und entsprechend auszugestalten seien. Bei solchen Strassen mit Durchgangsverkehr seien die Autofahrer im Allgemeinen überfordert, wenn Verkehrsmassnahmen mit einer Zonensignalisation grossflächig für alle Innerortsstrassen, d.h. für ganz unterschiedliche Strassenkategorien, angeordnet würden (Botschaft des Bundesrats vom 13. März 2000 zur Volksinitiative "für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen [Strassen für alle]", BBl 2000 2896 Ziff. 3.4). Sind Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Hauptstrassen oder verkehrsorientierten Nebenstrassen notwendig, werden sie grundsätzlich nach Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV (und nicht durch Zuweisung zu einer Tempo-30-Zone nach lit. e) angeordnet und mit dem Signal "Höchstgeschwindigkeit" angezeigt. Dieses gilt - wenn das Signal nicht wiederholt wird - nur bis zur nächsten Verzweigung (vgl. Botschaft, a.a.O.).
4.1.2 Ausnahmsweise und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann auch ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, namentlich in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet (Art. 2a Abs. 6 SSV), d.h. an Orten, an denen das Fussgängeraufkommen am grössten ist. Wie das ASTRA in seiner Vernehmlassung erläutert, ist an Fälle gedacht, in denen eine Hauptstrasse, auf der die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden soll, unmittelbar an eine Tempo-30-Zone angrenzt. Hier wäre es unpraktikabel, bei den Übergängen jeweils die Tempo-30-Zone aufheben und Tempo 30 anordnen zu müssen und umgekehrt. Vorliegend verläuft der Abschnitt der Hauptstrasse, der in die Tempo-30-Zone einbezogen werden soll, mitten durch das Ortszentrum von Sumvitg und wird auf beiden Seiten von der (bereits vom Departement gutgeheissenen) Tempo-30-Zone umschlossen. Insofern liegen grundsätzlich besondere örtliche Gegebenheiten i.S. von Art. 2a Abs. 6 SSV vor, bei denen der Einbezug der Hauptstrasse in eine Tempo-30-Zone in Betracht kommen kann, sofern die übrigen Voraussetzungen vorliegen.

4.1.3 Dem ASTRA ist zuzustimmen, dass zwischen der Einführung einer Tempo-30-Zone und dem Einbezug einer Hauptstrasse in diese Zone zu unterscheiden ist. Allerdings ist es zulässig, beide Anordnungen in einer Verfügung zusammenzufassen, d.h. eine neue Tempo-30-Zone zu schaffen, die von vornherein auch einen Hauptstrassenabschnitt umfasst, sofern die Voraussetzungen für den Einbezug der Hauptstrasse erfüllt sind. 4.2 Die Gründe, die eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine Tempo-30-Zone erforderlich machen können, werden in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgezählt: Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben (lit. a); bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes (lit. b); auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung kann der Verkehrsablauf verbessert werden (lit. c) oder eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) kann vermindert werden (lit. d). 4.3 Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig. Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV und Art. 3 der Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen [SR 741.213.3]; vgl. dazu BGE 136 II 539 E. 3.2 S. 547 f. mit Hinweisen). Entscheidend 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 ob die Massnahme im Hinblick auf das betreffende Ziel nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Art. 108 Abs. 4 SSV; vgl. zum Ganzen Urteil 1C_206/2008 vom 9. Oktober 2008 E. 2.2).
5. Der vorliegende Fall unterscheidet sich von den bisher vom Bundesgericht beurteilten Konstellationen, in denen zu beurteilen war, ob die zuständige kantonale Behörde eine Tempo-30-Zone bundesrechtskonform angeordnet bzw. zulässigerweise einen Hauptstrassenabschnitt einbezogen hatte. Wie oben (E. 2) dargelegt, wurde

hier der Einbezug der Hauptstrasse H19 in die Tempo-30-Zone vom Verwaltungsgericht auf Beschwerde von Einwohnern Sumvitgs angeordnet, und zwar gegen den Willen der zuständigen kantonalen Behörde.

BGE 139 II 145 S. 167

Verkehrsbeschränkungen der hier in Frage stehenden Art sind regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden, bei denen die zuständigen Behörden über einen erheblichen Gestaltungsspielraum verfügen (BGE 136 II 539 E. 3.2 S. 548 mit Hinweisen). Insofern ist eine Ermessensschrumpfung auf Null nur in Fällen anzunehmen, in denen eine schwerwiegende Gefahr bzw. ein besonders gewichtiges Schutzbedürfnis i.S. von Art. 108 Abs. 2 lit. a und b SSV vorliegen. Ob auch einer der in lit. c und d genannten Gründe genügen würde, kann vorliegend offenbleiben. Zudem muss der Einbezug einer Hauptstrasse in die Tempo-30-Zone geeignet, erforderlich und verhältnismässig i.e.S. sein. Dabei ist ein strenger Massstab anzulegen; hierfür kann auf die zutreffenden Ausführungen des ASTRA verwiesen werden. Ob diese Voraussetzungen vorliegen, prüft das Bundesgericht grundsätzlich frei. Es übt jedoch Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die zuständigen Behörden besser kennen als das Bundesgericht (vgl. BGE 129 I 337 E. 4.1 S. 344). Es ist an den von der Vorinstanz festgestellten Sachverhalt gebunden, soweit dieser nicht offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht (Art. 105 und 97 Abs. 1 BGG). 5.1 Im Gutachten wird festgehalten, dass die Ortsdurchfahrt von Sumvitg über bedeutende Strecken über gar kein oder nur ein einseitiges Trottoir gemäss der einschlägigen VSS Norm SN 640 070 (mit einer Mindestbreite von 1,5 m) verfügt. Dies habe zur Folge, dass viele Fussgänger, die sich entlang der Ortsdurchfahrt bewegen, ausserordentlich gefährdet seien. Dazu gehörten vor allem ältere Leute, Eltern mit Kleinkindern im Kinderwagen sowie die Kindergärtner und Schüler, welche zur Haltestelle des Schulbusses am westlichen Dorfende bzw. umgekehrt laufen müssten. Hinzu komme, dass es längs der Ortsdurchfahrt an mehreren Stellen wichtige Querungen für Fussgänger gebe (Zugang Kirche, Dorfladen etc.). Bei den Messungen im Januar/Februar 2010 sei eine mittlere Geschwindigkeit von 35-40 km/h gemessen worden; der V85 -Wert liege im Bereich von 40-50 km/h. In den fünf Jahren 2004-2008 hätten sich drei polizeilich registrierte Unfälle (mit zwei Verletzten und einem Sachschaden von Fr. 12'000) im Bereich der vorgesehenen Tempo-30-Zone im Innerortsbereich von Sumvitg ereignet. Das Gutachten kam deshalb zum Ergebnis, dass die Voraussetzungen gemäss Art. 108 SSV und die zentralen Kriterien gemäss der

BGE 139 II 145 S. 168

kantonalen Richtlinie Verkehrsberuhigung innerorts für die Einführung von Tempo 30 im Sumvitg erfüllt seien: Das heutige Geschwindigkeitsniveau sei hoch und müsse reduziert werden; an der Ortsdurchfahrt fehlten Trottoirs ganz oder sie seien gemäss der einschlägigen Norm ungenügend; parallel zur Strasse verlaufe ein wichtiger Schulweg und es gebe mehrere ungeschützte Fussgängerquerungen. 5.2 Im angefochtenen Entscheid hielt das Verwaltungsgericht das Gutachten für vollständig, schlüssig und überzeugend. Die Verkehrssituation am gerichtlichen Augenschein habe die Schlussfolgerungen des Gutachtens bestätigt und auf eindrückliche Weise die Notwendigkeit einer Tempo-30-Zone bewiesen. Das Strassentrassee sei teilweise sehr eng und verunmögliche die Kreuzung grosser Fahrzeuge. Über längere Abschnitte fehle auf beiden Strassenseiten ein Trottoir gänzlich. Wo es ein Trottoir gebe, entspreche es nicht der Norm von 1,5 m Breite (gemäss VSS SN 640 070), sondern sei enger. Viele Hauseingänge führten direkt auf die Strasse. Personen mit Kinderwagen oder Menschen im Rollstuhl seien teilweise gezwungen, sich ausschliesslich auf der Strasse zu bewegen und seien so dem Verkehr ausgesetzt. Auch um einander zu kreuzen, müssten Fussgänger auf die Strasse ausweichen. Die Sicherheitsdefizite würden durch die kurzen Sichtdistanzen noch verstärkt. 5.3 Das Departement hatte sich in seiner Verfügung in erster Linie auf den V85 -Wert gestützt. Es äusserte sich aber nicht nur zu diesem Krite-

rium, sondern ging mit der Kommission davon aus, dass keine eigentlichen Sicherheitsdefizite erkennbar und durch Unfallzahlen belegbar seien. Die Querungen unterschieden sich aufgrund des Nutzungscharakters der Strasse (fehlende Geschäfte, Menge des Publikumsverkehrs) klar von denjenigen in Disentis. Es hielt fest, dass sich die Verkehrsunfälle im Verzweigungsbereich Hauptstrasse H19/Verbindungsstrasse nach S. Benedtg bzw. nach Cumpadials ereignet hätten, der sich innerhalb der beantragten und auch zu genehmigenden Tempo-30-Zone befinde. In seiner Vernehmlassung vor Verwaltungsgericht ging das Departement davon aus, dass die Ortsdurchfahrt zumindest auf der Talseite über eine erhöhte Gehweganlage verfüge; hierfür verwies es auf die Fotoaufnahmen im Gutachten. 5.4 Die Beschwerdegegner wenden ein, dass sich vor verschiedenen Häusern lediglich schrammbordähnliche, von der Fahrbahn

abgehobene Bereiche von wechselnder Breite befänden. Diese seien oft so schmal, dass sie die Kreuzung von Fussgängern nicht zuliessen, d.h. bei Begegnungen müsse eine Person auf die Fahrbahn ausweichen. Dies geschehe mitunter unvermittelt und sei für herannahende Autofahrer nicht rechtzeitig erkennbar. Anders als mit reduzierter Geschwindigkeit lasse sich die Gefahr nicht beheben: Die Fahrbahn der Hauptstrasse sei im Ortszentrum von Sumvitg schon zu schmal; am eigentlichen Engpass, wo es überhaupt kein Trottoir gebe, befinde sich ein unter Denkmalschutz des Bundes und des Kantons stehendes Gebäude aus dem 16. Jahrhundert mit freskengeschmückter Fassade. 5.5 Nach Auffassung des ASTRA wird die erhöhte Gefährdungssituation im Gutachten nicht genügend begründet; der Leser müsse sich dies aufgrund der umfangreichen Geschwindigkeitsmessdaten, Unfallzahlen und Pläne selber zusammenreimen. Unklar blieben auch die Kosten einer alternativen (baulichen) Behebung des Sicherheitsdefizits. Immerhin könne aufgrund der Pläne vermutet werden, dass die durch die Häuserausrichtung verengte Hauptstrasse kaum ohne erhebliche Kosten und ohne Veränderung des Ortsbildes saniert werden könnte. Bei der eigentlichen Verhältnismässigkeitsprüfung seien nur die Kosten für die Einrichtung der Tempo-30-Zone und der Zeitverlust von wenigen Sekunden des einzelnen Verkehrsteilnehmers berücksichtigt worden; massgebend wären jedoch v.a. die Auswirkungen auf das Gesamtsystem, namentlich auf die Funktionalität der Strasse, gewesen. Das Verwaltungsgericht habe zwar in seinem Urteil konziser argumentiert als das Gutachten; dennoch blieben gewisse Fragen - namentlich zu möglichen baulichen Alternativen im Trottoirbereich - unbeantwortet. 5.6 Im Gutachten ist die Trottoirsituation in der Ortsdurchfahrt von Sumvitg mit Plan und Fotos dokumentiert. Daraus ergibt sich, dass auf keiner Seite der Ortsdurchfahrt ein durchgängiges Trottoir vorhanden ist, sondern (auch auf der Talseite) einzelne Trottoirabschnitte ganz fehlen oder eine ungenügende Breite von weniger als 1,5 m aufweisen. Berücksichtigt man zusätzlich die geringe Breite der Fahrbahn, die kurzen Sichtweiten und die relativ hohe gemessene Geschwindigkeit der Fahrzeuge, ist mit dem Verwaltungsgericht von einem erheblichen Sicherheitsdefizit für Fussgänger auszugehen.

Allerdings trifft es zu, dass diese Gefahrensituation sich bisher nicht in Verkehrsunfällen niedergeschlagen hat: Wie sich aus dem Bericht der Kantonspolizei vom 11. März 2011 ergibt, ereigneten sich die drei im Gutachten erwähnten Unfälle im Zusammenhang mit Bauarbeiten (2 Unfälle) sowie einer Rückwärtsfahrt (1 Unfall), waren also nicht auf die ungenügenden Gehwege zurückzuführen. Bestehen jedoch erhebliche Sicherheitsdefizite im Strassenverkehr, darf nicht zugewartet werden, bis sich die ersten Unfälle ereignet haben, sondern es müssen präventive Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit getroffen werden.
5.7 Es ist unstreitig, dass die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h die Sicherheit insbesondere der Fussgänger in der Orts-durchfahrt von Sumvitg erhöhen würde. Streitig ist dagegen, ob es aus Sicht des Stras-

senverkehrs mildere Massnahmen gibt. Das Gutachten geht davon aus, dass der Bau der fehlenden Trottoirs nicht nur aus Kostengründen unverhältnismässig, sondern auch mit grossen Eingriffen in die Siedlung und das Dorfbild verbunden wäre (Abbruch bzw. Teilabbruch von Gebäuden). Diese Aussage wird durch die im Gutachten liegenden Pläne und Fotos und die Feststellungen des Verwaltungsgerichts am Augenschein bestätigt. Die Fahrbahn lässt nach den Feststellungen des Verwaltungsgerichts schon heute die Kreuzung grosser Fahrzeuge nicht zu und kann daher nicht zugunsten breiterer Trottoirs reduziert werden. Unter diesen Umständen sind keine baulichen Massnahmen zur Verbesserung der Gehwegsituation ersichtlich. Andere Möglichkeiten der Trennung des Fussgänger- und des Autoverkehrs (z.B. Umgehungsstrasse, Tunnellösung) wären nicht nur mit sehr hohen Kosten verbunden, sondern würden Entscheide auf politischer Ebene voraussetzen, weshalb sie nicht als mildere bauliche Massnahmen in Betracht gezogen werden mussten. 5.8 Sowohl das Gutachten als auch das Verwaltungsgericht gehen davon aus, dass der Einbezug der Hauptstrasse in die Tempo-30-Zone nicht mit gewichtigen oder gar überwiegenden Nachteilen für den Strassenverkehr verbunden wäre. Insbesondere ergäbe sich für die Automobilisten ein Zeitverlust von nur ca. 5 Sekunden (verglichen mit der heutigen mittleren Geschwindigkeit). Zwar ist dem ASTRA zuzustimmen, dass nicht allein auf den Zeitverlust für den einzelnen Autofahrer abgestellt werden darf, sondern die Funktion der Hauptstrasse im gesamten Verkehrsnetz berücksichtigt werden muss. Es gibt jedoch keinerlei Anhaltspunkte dafür,

dass der Einbezug der Hauptstrasse von Sumvitg in die vorgesehene Tempo-30-Zone die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes in der Region oder die Funktion der Hauptstrasse als Durchgangsstrasse beeinträchtigen könnte; dies wird auch von den Beschwerdeführerinnen nicht dargelegt. 5.9 Der Umstand, dass der V85 -Wert auf dem Hauptstrassenabschnitt über 42 km/h liegt, weist darauf hin, dass flankierende bauliche Massnahmen zur Einhaltung von Tempo 30 nötig sein könnten. Dagegen schliesst er den Einbezug der Hauptstrasse in die Tempo-30-Zone nicht aus. Hierfür kann auf die überzeugenden Ausführungen der Vorinstanz verwiesen werden, die weder von den Beschwerdeführerinnen noch vom ASTRA in Frage gestellt werden. 5.10 Ist nach dem Gesagten der Einbezug des Hauptstrassenabschnitts das einzige Mittel, um die gravierende Gefährdung von Fussgängern im Ortskern von Sumvitg zu reduzieren, war das Departement nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, das Gesuch der Gemeinde (im Grundsatz) zu bewilligen. Es wäre ermessensmissbräuchlich, unter diesen Umständen den Interessen am möglichst ungehinderten Durchgangsverkehr Vorrang vor der physischen Integrität der Bewohner von Sumvitg zu geben. Das Verwaltungsgericht war daher berechtigt, den Einbezug der Hauptstrasse in die Tempo-30-Zone an Stelle des Departements anzuordnen.

6. Dagegen ist den Beschwerdeführerinnen und dem ASTRA zuzustimmen, dass dem Departement noch Gelegenheit gegeben werden muss, sich zum Wie des Einbezugs der Hauptstrasse in die Tempo-30-Zone zu äussern. Das Gutachten schlägt vor, die Hauptstrasse H19 ab der Schulbus-Haltestelle (im Westen) bis zur Kreuzung mit der Verbindungsstrasse nach Fontauna Sut (im Osten) in die Tempo-30-Zone einzubeziehen und an diesen Stellen mit Signaltafeln sowie Bodenmarkierungen zu signalisieren. Die heutige Vortrittsregelung sowie der markierte Fussgängerstreifen in der Nähe des westlichen Zonentors unterhalb des Schulhauses seien zu belassen. Zeige die (nach einem Jahr durchzuführende) Nachkontrolle, dass Tempo 30 zu wenig eingehalten werde, müssten in Absprache mit der Kantonspolizei entweder zusätzliche Markierungen angeordnet oder andere geeignete gestalterische Massnahmen getroffen werden. Das Verwaltungsgericht genehmigte das Gesuch der Gemeinde mit den vom Gutachten vorgeschlagenen Massnahmen, ohne dazu Stellung zu nehmen.

Die Beschwerdeführerinnen und das ASTRA machen zu Recht geltend, dass ein Ermessensspielraum der zuständigen kantonalen Behörde hinsichtlich der konkreten Umsetzung der Tempo-30-Zone bei Einbezug der Hauptstrasse besteht (Begrenzung, verkehrsrechtliche Massnahmen i.S. von Art. 4 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen; Gestaltung des Strassenraums etc.). Die Sache ist deshalb zum Entscheid über diese Fragen an das Departement zurückzuweisen.
7. Die Beschwerdeführerinnen und das ASTRA beanstanden zu Recht, dass der vom Verwaltungsgericht bewilligte Einbezug der Hauptstrasse H19 in die Tempo-30-Zone von Sumvitg nicht im kantonalen Amtsblatt veröffentlicht wurde (gemäss Art. 107 Abs. 1 SSV i.V.m. Art. 1 lit. c des Bündner Gesetzes vom 19. Oktober 2011 über die Gesetzessammlungen und das Amtsblatt [Publikationsgesetz, PuG; BR 180.100]). Ob hierfür das Gericht oder (wie die Beschwerdegegner meinen) das Strassenverkehrsamt zuständig gewesen wäre, kann vorliegend offenbleiben: Da der angefochtene Entscheid ohnehin aufgehoben und die Sache zu neuem Entscheid an das Departement zurückgewiesen wird, kann die gebotene Publikation im Anschluss an dessen Entscheid erfolgen.
8. Nach dem Gesagten ist die Beschwerde teilweise gutzuheissen. Der angefochtene Entscheid ist in Disp.-Ziff. 1 aufzuheben und die Sache an das Departement zurückzuweisen, damit dieses noch über das Wie des Einbezugs der Hauptstrasse H19 in die Tempo-30-Zone im Ortskern von Sumvitg entscheiden und anschliessend die Publikation im kantonalen Amtsblatt vornehmen kann. Dagegen ist die Beschwerde abzuweisen, soweit die Beschwerdeführerinnen den Einbezug der Hauptstrasse in die Tempo-30-Zone grundsätzlich in Frage stellen. (...)