



**Interpellation von Michael Felber
betreffend Tempos auf Strassen – Situation im Kanton Zug**

(Vorlage Nr. 3648.1 - 17519)

Antwort des Regierungsrats
vom 9. Juli 2024

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Michael Felber, Zug, reichte am 5. Dezember 2023 eine Interpellation betreffend Tempos auf Strassen – Situation im Kanton Zug ein. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 25. Januar 2024 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen. Der Regierungsrat nimmt zu den Fragen der Interpellation wie folgt Stellung:

Beantwortung der Fragen

- Frage 1:**
- a) Hat sich der Regierungsrat im Nachgang zum Bundesgerichtsentscheid «Grabenstrasse» der aufgeworfenen (Lärmschutz-) Thematik generell angenommen und ggf. in welcher Art und Weise?**
 - b) Liegt eine Strategie vor, anhand welcher der Regierungsrat die Einführung von Tempo 30 (oder generellen Temporeduktionen) auf «seinen» Kantonsstrassen als erforderlich/sinnvoll bzw. nicht erforderlich/nicht sinnvoll einstuft?**
 - c) Was für eine Rolle spielt dabei die Lärmbelastung für die angrenzenden Siedlungsgebiete?**

Der Baudirektion obliegt die Pflicht, die Lärmsanierung des gesamten Kantonsstrassennetzes vorzunehmen. Diese Aufgabe umfasst eine fundierte Prüfung der geeigneten Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm. Das Tiefbauamt prüft im Rahmen der Lärmsanierungsprojekte ein breites Spektrum möglicher Massnahmen zur Lärmreduktion, namentlich lärmarme Beläge, Temporeduktionen, Lärmschutzmauern sowie Schallschutzfenster.

Die Strategie für die Anwendung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen liegt darin, dass in jedem Strassensanierungsabschnitt individuell geprüft wird, ob aufgrund der konkret vorliegenden Lärmsituation eine Temporeduktion, z.B. auf 30 km/h, eine geeignete, notwendige sowie verhältnismässige Massnahme an dieser Stelle ist. Die Lärmbelastung im Siedlungsgebiet spielt deshalb eine erhebliche Rolle, ob eine Temporeduktion in Betracht zu ziehen ist.

- Frage 2:**
- a) **Welche Gründe sprechen nach Ansicht des Regierungsrats für Temporeduktionen oder -erhöhungen auf «seinen» Kantonsstrassen?**
 - b) **Gibt es einen generellen Kriterienkatalog, der für die Beurteilung beigezogen wird?**
 - c) **Oder belässt es der Regierungsrat bei einer Einzelfallbeurteilung und ggf. welche Kriterien werden berücksichtigt?**

Die Strassenverkehrsgesetzgebung, namentlich Art. 32 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) legt fest, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (50 km/h, 80 km/h und 120 km/h) abgewichen werden kann. Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) zählt abschliessend die möglichen Gründe auf, in denen eine Temporeduktion zulässig ist, nämlich immer dann, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a), bestimmte Strassenbenützerinnen und -benützer eines besonderen, nichts anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b), auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (Bst. c) sowie wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann, wobei der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren ist (Bst. d). Auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht innerorts kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann (Art. 108 Abs. 3 SSV). Sowohl die Herabsetzung als auch die Erhöhung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten setzt ein Gutachten voraus. Dieses hat zu klären, ob diese Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob eine andere Massnahme vorzuziehen ist. Zudem ist zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV).

Im Rahmen von Strassensanierungsprojekten wird daher eine Temporeduktion immer dann geprüft, wenn in einem der genannten Themenfelder «Verkehrssicherheit», «Umweltbelastung» oder «Verkehrsfluss» Handlungsbedarf besteht. Das gesamte Prüfungsverfahren findet jeweils in enger Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Fachstellen der Bau- und Sicherheitsdirektion statt. Dabei handelt es sich immer um eine Einzelfallbeurteilung, da die konkreten örtlichen Begebenheiten und die an dieser Stelle bestehende Verkehrssituation zu berücksichtigen sind. Zudem sind die Bedürfnisse aller betroffenen Verkehrsteilnehmenden in die Beurteilung miteinzubeziehen und die unterschiedlichen Interessen gegeneinander abzuwägen. Ein Hauptaugenmerk ist dabei auf den öffentlichen Verkehr zu legen. Geschwindigkeitsanpassungen dürfen keine zu grossen Nachteile auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs haben. Ebenso ist das Erscheinungsbild eines Strassenzugs in die Prüfung miteinzubeziehen. Dieses hat mit dem Geschwindigkeitsniveau übereinzustimmen, da die Geschwindigkeit nur dann von der Mehrheit der Fahrzeuglenkenden eingehalten wird.

- Frage 3:**
- a) **Wie läuft im Kanton Zug das Verfahren für die Anordnung von Tempo 30 (oder generell von Temporeduktionen oder -erhöhungen) auf Kantonsstrassen ab?**
 - b) **Wo sind die verfahrensrechtlichen Grundlagen geregelt?**
 - c) **Können die Gemeinden (oder andere Dritte, ggf. wer?) entsprechende Gesuche einreichen oder Anträge stellen?**
 - d) **An wen sind Gesuche bzw. Anträge zu stellen?**

Das Verfahren richtet sich nach den §§ 5 ff. der kantonalen Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation vom 22. Februar 1977 (nachfolgend abgekürzt SVVO; BGS 751.21). Wie bereits erwähnt, ist das Tiefbauamt für die Erarbeitung der Strassen-

sanierungsprojekte zuständig. Dabei werden in Zusammenarbeit mit der Sicherheitsdirektion verschiedene bauliche und/oder signalisationstechnische Massnahmen geprüft. Ergibt die Prüfung (Gutachten), dass eine Geschwindigkeitsanpassung nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine andere Massnahme vorzuziehen ist, beantragt das Tiefbauamt der zuständigen Sicherheitsdirektion, eine abweichende Höchstgeschwindigkeit zu erlassen. Vor Erlass der Verkehrsordnung ist die betroffene Standortgemeinde anzuhören. Die Verfügung der Sicherheitsdirektion ist mit Rechtsmittelbelehrung im Amtsblatt des Kantons Zug zu publizieren und kann vor Verwaltungsgericht auf ihre Rechtmässigkeit hin überprüft werden.

Neben dem Tiefbauamt können auch die Gemeinden oder private Dritte die Sicherheitsdirektion um eine Geschwindigkeitsreduktion bzw. -erhöhung auf einem bestimmten Teilstück des Kantonsstrassennetzes ersuchen. Ist die Gemeinde Gesuchstellerin, ist die Baudirektion vorgängig anzuhören. Im Falle einer Privatperson ist zusätzlich zur Baudirektion auch eine Stellungnahme der Standortgemeinde einzuholen. Im Übrigen gilt das gleiche Verfahren wie vorgängig beschrieben, wobei die Prüfung federführend der Sicherheitsdirektion obliegt.

Frage 4: Welche Rolle spielt der Kanton bei der Beurteilung bzw. Genehmigung von Temporegimes und -limiten auf Gemeinde- und Privatstrassen (Zuständigkeit / Beurteilungsgrundlagen)?

Seit 1. Januar 2023 gelten neue Regeln bei der Einführung von Tempo-30- und Begegnungszonen. Neu wird nur noch zwischen «verkehrsorientierten» und «nicht verkehrsorientierten» Strassen unterschieden: Die verkehrsorientierten Strassen sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz; sie können jedoch in angrenzende Tempo-30-Zonen integriert werden. Im Gegensatz dazu bilden die nicht verkehrsorientierten bzw. siedlungsorientierten Strassen die Gegebenheiten in Wohnquartieren ab.

Tempo-30- und Begegnungszonen sind nur auf nicht verkehrsorientierten Strassen innerorts zulässig (Art. 2a Abs. 2 und 5 SSV). Neu setzt die Einführung einer Tempo-30- oder Begegnungszone kein Gutachten mehr voraus. Die Einführung von Tempo-30- und Begegnungszonen richtet sich nach den Vorschriften der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen des UVEK vom 28. September 2001 (SR 741.213.3). Zudem kommt den Gemeinden ein grösserer Ermessensspielraum zu, aus welchen Gründen sie Tempo-30- oder Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen einführen wollen. Eine Zonensignalisation kann aus beliebigen in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen eingeführt werden wie beispielsweise die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität. Die abschliessende Aufzählung der Gründe gemäss Art. 108 SSV gilt für sie nicht (Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV).

Im Gegensatz dazu bleibt auf verkehrsorientierten Strassen für Temporeduktionen die Pflicht zur Erstellung eines Gutachtens nach den Voraussetzungen gemäss Art. 108 SSV weiterhin bestehen. Dies gilt auch für einzelne Abschnitte von verkehrsorientierten Strassen, die in angrenzende Tempo-30-Zonen einbezogen werden.

Für Verkehrsanordnungen an Gemeindestrassen ist der Gemeinderat zuständig. Dauernde gemeindliche Verkehrsanordnungen bedürfen der Genehmigung durch die Sicherheitsdirektion (Art. 5 SVVO). Aufgrund der den Gemeinden zustehenden Entscheidungsfreiheit (Gemeindeautonomie) kann die Sicherheitsdirektion die Genehmigung von Gemeinderatsbeschlüssen nur verweigern, wenn gemeindliche Verkehrsanordnungen nicht mit den massgeblichen Strassenverkehrsvorschriften übereinstimmen und eine Rechtsverletzung vorliegt. Soweit die Gemeinde

das ihr zustehende Ermessen nicht überschreitet oder nicht missbraucht, hat sie Anspruch auf Genehmigung des gemeindlichen Entscheids.

Die Signalisation von Verkehrsflächen in privatem Eigentum richtet sich nach Art. 113 SSV. Auf öffentlichen Verkehrsflächen privater Eigentümerinnen und Eigentümer sowie auf Einmündungen von Privatstrassen und Wegen in öffentliche Verkehrsflächen kann der Gemeinderat Verkehrsanordnungen und -beschränkungen verfügen. Vorgängig sind die betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer anzuhören. Auch diese Gemeinderatsbeschlüsse unterliegen der Genehmigungspflicht durch die Sicherheitsdirektion.

Frage 5: Es wäre begrüßenswert, wenn der Regierungsrat im Rahmen der Beantwortung der Interpellation eine Karte beilegt, woraus die aktuell massgeblichen Temporegimes auf «seinen» Kantonsstrassen erkennbar werden. Interessant wäre es zudem, wenn diese Karte alle bestehenden Temporegimes auf Gemeindestrassen (inkl. Tempozone 30 km/h und 20 km/h sowie Begegnungszonen) darstellt.

In diesem Zusammenhang stellt sich dem Interpellanten zudem die Frage, ob die im Agglomerationsprogramm 4 enthaltene Karte zu den Verkehrs- und Temporegimes aus dem Jahr 2020 (noch) aktuell ist?

Eine Karte mit den signalisierten maximalen Geschwindigkeiten auf Kantonsstrassen liegt dieser Antwort bei (Stand: Ende 2023; siehe Beilage). Ein Plan mit den entsprechenden Angaben zu allen gemeindlichen Strassen existiert nicht.

Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 9. Juli 2024

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Silvia Thalmann-Gut

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilage:

Karte mit signalisierten maximalen Geschwindigkeiten auf Kantonsstrassen (Stand: Ende 2023)