



**Postulat von Franz Hürlimann  
betreffend Anpassung der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensig-  
nalisierung  
(Vorlage Nr. 1863.1 - 13208)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom 22. Februar 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Antrag zum Postulat Franz Hürlimann, Walchwil, betref-  
fend Anpassung der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisierung vom  
28. September 2009 (Vorlage Nr. 1863.1 - 13208). Der Postulant beantragt dem Regierungsrat,  
die Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisierung<sup>1</sup> dahingehend anzu-  
passen, dass auf dem ganzen Kantonsgebiet die Sicherheitsdirektion für die Signalisierung der  
Kantonsstrassen zuständig sein soll. Zudem seien Signalisationen auf Kantonsstrassen, die  
nicht durch die Sicherheitsdirektion angeordnet wurden, durch die Sicherheitsdirektion einer er-  
neuten Prüfung zu unterziehen und gegebenenfalls wieder auf den früheren Stand zu korrigie-  
ren.

An der Sitzung vom 29. Oktober 2009 überwies der Kantonsrat das Postulat zur Berichterstat-  
tung und Antragstellung an den Regierungsrat.

Unsere Ausführungen gliedern wir wie folgt:

A.	IN KÜRZE	2
B.	BERICHT	2
1.	<b>Geltende Rechtslage</b>	<b>2</b>
1.1.	Bundesrecht	2
1.2.	Kantonales Recht	3
1.2.1.	Zuständigkeit der Sicherheitsdirektion und der Gemeinderäte	3
1.2.2.	Zuständigkeit des Stadtrats von Zug	3
2.	<b>Entstehungsgeschichte der heutigen Regelung</b>	<b>4</b>
2.1.	Rechtslage bis 31. Dezember 2001	4
2.2.	Rechtslage ab 1. Januar 2002	4
3.	<b>Parlamentarischer Vorstoss</b>	<b>5</b>
3.1.	Neue Zuständigkeitsordnung	5
3.2.	Überprüfung rechtskräftiger Verkehrsanordnungen	5
4.	<b>Stellungnahme der Stadt Zug</b>	<b>6</b>
5.	<b>Finanzielle und personelle Auswirkungen</b>	<b>6</b>
6.	<b>Antrag</b>	<b>8</b>

---

<sup>1</sup> vom 22. Februar 1977; BGS 751.21.

## A. IN KÜRZE

### **Kanton entscheidet über Signalisationen an Kantonsstrassen auf Stadtgebiet Zug**

**Der Stadtrat von Zug soll künftig nicht mehr für die Signalisierung der Kantonsstrassen auf Stadtgebiet zuständig sein, so die Auffassung des Regierungsrats anlässlich der Beantwortung des Postulats Franz Hürlimann. Neu soll die Sicherheitsdirektion alle Verkehrsanordnungen an Kantonsstrassen im Kanton Zug anordnen. Beschliesst der Stadtrat Signalisationen an Gemeindestrassen, wären diese neu durch die Sicherheitsdirektion zu genehmigen. Damit würde die Stadt Zug den übrigen Zuger Gemeinden gleichgestellt.**

Anfang 2002 erfolgte die Zusammenführung der Stadtpolizei Zug und der Kantonspolizei zur Zuger Polizei. Gleichzeitig hob der Regierungsrat die Verkehrspolizei der Stadt Zug auf. Der Regierungsrat hielt aber an der geltenden Signalisationskompetenz der Stadt Zug fest. Der Stadtrat von Zug war weiterhin allein für Verkehrsanordnungen an Kantonsstrassen und Gemeindestrassen auf dem Gebiet der Stadt Zug zuständig. Die Beschlüsse des Stadtrats unterlagen nicht dem Genehmigungsvorbehalt der Sicherheitsdirektion.

### **Gleichstellung Stadt Zug mit übrigen Zuger Gemeinden**

Der Regierungsrat beschloss zwar, vorerst der Stadt Zug ihre Kompetenzen zu belassen. Im Interesse einer einheitlichen Rechtsanwendung beabsichtigte er aber, mittel- bis langfristig die Stadt Zug den übrigen Zuger Gemeinden gleichzustellen. In Beantwortung des Postulats Franz Hürlimann will der Regierungsrat diese Anpassung vornehmen, da er das Anliegen des Postulanten teilt. Neu soll die Sicherheitsdirektion für die Signalisation aller Kantonsstrassen im Kanton Zug zuständig sein. Der Stadt Zug obläge - gleich wie den übrigen Gemeinden - die Signalisation der Gemeindestrassen auf ihrem Gemeindegebiet. Ebenso bedürften gemeindliche Verkehrsanordnungen der Stadt Zug der Genehmigung der Sicherheitsdirektion.

### **Vorteile für Zug**

Die neue Kompetenzaufteilung im Bereich der Signalisationen wäre einfach und klar. Zudem würde die Stadt Zug den übrigen Gemeinden im Kanton gleichgestellt. Damit wäre auch sichergestellt, dass alle Verkehrsanordnungen an Kantonsstrassen nach einheitlichen Kriterien beurteilt würden.

## B. BERICHT

### 1. Geltende Rechtslage

#### 1.1. Bundesrecht

Das eidgenössische Strassenverkehrsgesetz (SVG)<sup>2</sup> regelt den Strassenverkehr. Art. 3 Abs. 1 SVG wahrt die kantonale Strassenhoheit im Rahmen des Bundesrechts. Der Bundesrat erlässt die zum Vollzug des SVG notwendigen Vorschriften und bezeichnet die zur Durchführung zuständigen eidgenössischen Behörden (Art. 106 Abs. 1 Satz 1 SVG). Im Übrigen führen die Kantone das SVG aus. Sie treffen die dafür notwendigen Massnahmen und bezeichnen die zuständigen kantonalen Behörden (Art. 106 Abs. 2 Satz 2 SVG). In der Folge sind die Kantone befugt,

---

<sup>2</sup> vom 19. Dezember 1958; SR 741.01.

für bestimmte Strassen Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen.

Art. 3 Abs. 2 SVG ermächtigt die Kantone, die ihnen zustehenden Befugnisse den Gemeinden zu übertragen. Delegieren sie die Entscheidungsgewalt an kommunale Instanzen, muss eine kantonale Rekursinstanz geschaffen werden, bei der die Beschlüsse der Gemeinden angefochten werden können. Die Kantone übertragen diese Befugnisse - soweit Gemeindestrassen betroffen sind - regelmässig den Gemeinden. Die Zuständigkeit, lokale Verkehrsanordnungen zu erlassen, kann auch vollständig an grössere Gemeinden (z.B. Stadt Zürich) übertragen werden<sup>3</sup>.

## 1.2. Kantonales Recht

### 1.2.1. Zuständigkeit der Sicherheitsdirektion und der Gemeinderäte

Der Kanton Zug kennt kein Einführungsgesetz zum SVG. Der Regierungsrat hat die sachlich zuständigen Behörden in der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation (nachfolgend Strassenverkehrsverordnung [SVVO])<sup>4</sup> festgelegt: Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs gemäss Art. 3 SVG werden nach Anhören der Baudirektion für Kantonsstrassen und Nationalstrassen von der Sicherheitsdirektion und für Gemeindestrassen vom zuständigen Gemeinderat erlassen (§ 5 Abs. 1 SVVO). Soweit eine Gemeinde nicht über eine eigene Gemeindepolizei verfügt, bedürfen gemeindliche Anordnungen der Genehmigung der Sicherheitsdirektion (§ 5 Abs. 2 SVVO).

Für Verkehrsbeschränkungen an Kantons- und Nationalstrassen<sup>5</sup> ist somit die Sicherheitsdirektion zuständig. Verkehrsbeschränkungen an Gemeindestrassen erlässt der zuständige Gemeinderat unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die Sicherheitsdirektion (§ 19 Abs 3 SVVO).

Gemäss dem Wortlaut von § 5 Abs. 2 SVVO entfällt die Voraussetzung der Genehmigung durch die Sicherheitsdirektion nur, wenn eine Gemeinde über eine "eigene Gemeindepolizei verfügt". Mit Ausnahme der Stadtgemeinde Zug<sup>6</sup> verfügte keine der übrigen zehn Zuger Gemeinden je über eine eigene Gemeindepolizei. In der Folge bedürfen gemeindliche Verkehrsanordnungen an Gemeindestrassen - mit Ausnahme der Stadt Zug - in allen Gemeinden der Genehmigung durch die Sicherheitsdirektion.

### 1.2.2. Zuständigkeit des Stadtrats von Zug

Eine andere Regelung gilt heute für die Stadtgemeinde Zug. § 19 Abs. 2 SVVO überträgt dem Stadtrat von Zug die Befugnis zur Signalisation der Kantonsstrassen für das Gebiet der Stadtgemeinde Zug. Das Gleiche gilt für Verkehrsanordnungen an Gemeindestrassen. Der Stadtrat von Zug entscheidet somit allein über Verkehrsanordnungen an Kantons- und Gemeindestrassen auf dem gesamten Gebiet der Stadt Zug. Die Beschlüsse des Stadtrats unterliegen nicht dem Genehmigungsvorbehalt der Sicherheitsdirektion.

---

<sup>3</sup> René Schaffhauser, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Bd. 1 2. A. Bern 2002, Ziff. 108.  
<sup>4</sup> vom 22. Februar 1977; BGS 751.21.

<sup>5</sup> soweit nicht Bundesbehörden zuständig sind (Art. 2 Abs. 3<sup>bis</sup> SVG, Art. 104 Abs. 3 und Art. 110 Abs. 2 SSV).

<sup>6</sup> Siehe dazu nachfolgend Ziff. 2 *Entstehungsgeschichte der heutigen Regelung*.

## 2. Entstehungsgeschichte der heutigen Regelung

### 2.1. Rechtslage bis 31. Dezember 2001

Ausgangspunkt der geltenden Bestimmungen der SSVO ist die Rechtssituation vor dem 1. Januar 2002. Damals verfügte die Stadt Zug mit der Stadtpolizei über eine eigene Verkehrspolizei. Die städtische Verkehrspolizei war u.a. für das Signalisationswesen auf dem gesamten Gebiet der Stadt Zug verantwortlich. Mit dem Projekt "Zuger Polizei" - und der damit verbundenen Teilrevision der SSVO<sup>7</sup> - wurde das Korps der Stadtpolizei auf den 1. Januar 2002 unter kantonale Hoheit gestellt und in die Zuger Polizei integriert. Mit der Aufhebung der Stadtpolizei Zug entfiel auch die Kompetenz der Stadt Zug, auf ihrem Gebiet die Funktionen der Verkehrspolizei auszuüben<sup>8</sup>. Diese Kompetenz kam neu ausschliesslich der Zuger Polizei zu. Im Funktionsbereich der Verkehrspolizei wurde die Stadt Zug den übrigen Gemeinden im Kanton Zug gleichgestellt. Der frühere § 3 *Gemeindepolizei* SVVO wurde deshalb ersatzlos gestrichen<sup>9</sup>.

Mit der Aufhebung der Stadtpolizei Zug hätte auch § 19 Abs. 2 SSVO grundsätzlich aufgehoben werden und die Befugnis zur Signalisation der Kantonsstrassen gemäss § 19 Abs. 1 SVVO auch für das Gebiet der Stadt Zug dem Kanton zustehen müssen. Der Regierungsrat entschied aber anders. Seit dem 24. September 2001 bestand eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Sicherheitsdirektion, der Kantonspolizei, der Stadtpolizei sowie der Gemeinde Cham mit dem Auftrag, die Idee eines kantonalen oder städtischen Kompetenz- respektive Dienstleistungszentrums "Verkehr" zu prüfen. Eine Übertragung der Signalisationskompetenz an die Zuger Polizei zu diesem Zeitpunkt wäre mit einschneidenden personellen Konsequenzen - sowohl bei den bisher mit Verkehrsbelangen befassten städtischen Angestellten als auch bei den Sachbearbeitern "Verkehrstechnik" der Zuger Polizei - verbunden gewesen. Um nicht vorzugreifen, beschloss der Regierungsrat im Sinne einer Übergangslösung, § 19 Abs. 2 SSVO in der bisherigen Fassung beizubehalten und damit vorerst die Signalisationskompetenz für Gemeinde- und Kantonsstrassen auf dem gesamten Stadtgebiet weiterhin beim Stadtrat von Zug zu belassen.

Im Regierungsratsbeschluss vom 18. Dezember 2001 brachte der Regierungsrat aber auch klar seine Bedenken zum Ausdruck, mittel- bis langfristig die Signalisationskompetenz über Kantonsstrassen einer oder mehreren Gemeinden zu überlassen. Aus diesem Grund beauftragte der Regierungsrat die Sicherheitsdirektion<sup>10</sup>, dem Regierungsrat einen Vorschlag zu unterbreiten, wie die Signalisationskompetenz über Kantonsstrassen generell zu regeln sei<sup>11</sup>.

### 2.2. Rechtslage ab 1. Januar 2002

Diese vom Regierungsrat ausdrücklich als Übergangslösung taxierte Verordnungsanpassung vom 18. Dezember 2001, die seit dem 1. Januar 2002 in Kraft ist, entspricht bis heute der geltenden Regelung. Im Gegensatz zu den übrigen Zuger Gemeinden ist nach wie vor der Stadtrat

---

<sup>7</sup> Änderung vom 18. Dezember 2001 (GS 27, 297); in Kraft seit 1. Januar 2002.

<sup>8</sup> Früherer § 3 *Gemeindepolizei*: In Gemeinden mit eigener Gemeindepolizei übt diese Funktionen der Verkehrspolizei aus.

<sup>9</sup> Aufgehoben durch Änderung vom 18. Dezember 2001 (GS 27, 297).

<sup>10</sup> in Absprache mit der Arbeitsgruppe "Dienstleistungszentrum Verkehr".

<sup>11</sup> Siehe dazu Regierungsratsbeschluss vom 18. Dezember 2001 betreffend Änderung der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation.

von Zug allein<sup>12</sup> für die Signalisation der Gemeinde- und Kantonsstrassen auf Stadtgebiet zuständig.

### 3. Parlamentarischer Vorstoss

#### 3.1. Neue Zuständigkeitsordnung

Das Postulat von Franz Hürlimann will diese Zuständigkeitsordnung ändern. Die Stadt Zug soll in Bezug auf die Signalisationskompetenz der Kantonsstrassen den übrigen zehn Zuger Gemeinden gleichgestellt werden. Der Postulant beantragt deshalb dem Regierungsrat, die Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation dahingehend anzupassen, dass auf dem ganzen Kantonsgebiet die Sicherheitsdirektion für die Signalisierung der Kantonsstrassen zuständig sein soll.

Zur Begründung führt der Postulant an, die Ausnahmeregelung gemäss § 19 Abs. 2 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation, wonach für Signalisationen auf Kantonsstrassen auf dem Gebiet der Stadtgemeinde Zug der Stadtrat zuständig sei, führe und führe immer wieder zu unnötigen Auseinandersetzungen. Zudem könnten mit der Umsetzung der beantragten Anpassung überflüssige Ausgaben verhindert bzw. beim Kanton bereits vorhandene Infrastrukturen synergetisch besser genutzt werden.

Wie vorgängig (siehe Ziff. 2.1) erwähnt, äusserte sich der Regierungsrat bereits im Zeitpunkt der Verordnungsanpassung am 18. Dezember 2001<sup>13</sup> kritisch gegenüber der geltenden Regelung. Die Zeit ist reif für eine Rechtsänderung.

Die Stossrichtung des Postulats deckt sich mit der Auffassung des Regierungsrats. Der Regierungsrat will aber noch einen Schritt weiter gehen als der Postulant. Die in der Stadt Zug geltende Verfahrensordnung soll nicht nur in Bezug auf die Kantonsstrassen, sondern auch in Bezug auf die Gemeindestrassen angepasst werden. Wie in den übrigen Gemeinden sollen die Verkehrsanordnungen an Gemeindestrassen der Stadt Zug der Genehmigung der Sicherheitsdirektion unterliegen.

#### 3.2. Überprüfung rechtskräftiger Verkehrsanordnungen

Ein weiteres Anliegen des Postulats Hürlimann besteht darin, alle Signalisationen auf Kantonsstrassen, die nicht durch die Sicherheitsdirektion angeordnet wurden, einer erneuten Prüfung durch die Sicherheitsdirektion zu unterziehen und allenfalls zu korrigieren.

Dieses Begehren lehnt der Regierungsrat ab. Bis zum allfälligen Inkrafttreten der neuen Regelung ist die geltende Zuständigkeitsordnung massgebend. Danach ist für alle Verkehrsanordnungen an Kantons- und Gemeindestrassen auf Stadtgebiet abschliessend der Stadtrat von Zug die sachlich zuständige Anordnungsbehörde. Die getroffenen Stadtratsbeschlüsse sind in formeller Hinsicht rechtmässig zustande gekommen. Aber auch in materieller Hinsicht wäre eine nochmalige Prüfung durch die Sicherheitsdirektion unzulässig, soweit es sich um Verkehrsanordnungen handelt, die bereits in Rechtskraft erwachsen sind oder bis zum Inkrafttreten der vorgeschlagenen Änderung rechtskräftig geworden sind. Bei noch nicht rechtskräftigen Stadtratsbeschlüssen wäre eine allfällige Rüge wegen Unangemessenheit bzw. Unrechtmässigkeit

---

<sup>12</sup> Ohne Genehmigungsvorbehalt durch die Sicherheitsdirektion.

<sup>13</sup> Teilrevision SSVÖ vom 18. Dezember 2001 betr. Zusammenschluss der Stadtpolizei Zug und der Kantonspolizei zur Zuger Polizei.

der beschlossenen Anordnungen des Stadtrats im massgeblichen Rechtsmittelverfahren<sup>14</sup> geltend zu machen gewesen. Dass punktuell Korrekturen erfolgen könnten, wäre selbstverständlich so wenig auszuschliessen wie für Signalisationen an Kantonsstrassen.

#### 4. Stellungnahme der Stadt Zug

Am 4. April 2010 fand eine Aussprache zwischen der Sicherheitsdirektion und dem zuständigen Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit der Stadt Zug statt mit dem Ziel, eine für beide Seiten einvernehmliche Lösung zu finden. Es wurden verschiedene Varianten diskutiert. Abschliessend stellte das Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit eine Antwort des Stadtrats in Aussicht.

Mit Schreiben vom 6. Juli 2010 an die Sicherheitsdirektion nahm der Stadtrat von Zug zum Postulat Hürlimann Stellung. In seiner Stellungnahme hielt der Stadtrat fest, die heutige Lösung sei zwar effizient und kostengünstig. Nach dem Wegfall der Stadtpolizei liessen sich aber die ungleichen rechtlichen Kompetenzen zwischen der Stadt Zug und den anderen zehn Zuger Gemeinden sachlich kaum mehr begründen. Dementsprechend schwierig sei es, die heutige Regelung politisch zu vertreten. Falls der Regierungsrat beabsichtige, in Bezug auf die Signalisationskompetenz die Stadtgemeinde Zug den anderen Zuger Gemeinden gleichzustellen, könne die Stadt Zug dieser Lösung zustimmen. Die neuen Verfahrensabläufe seien aber möglichst einfach und pragmatisch auszugestalten.

#### 5. Finanzielle und personelle Auswirkungen

Der Postulant begründet sein Begehren auch damit, dass mit der beantragten Anpassung überflüssige Ausgaben verhindert bzw. beim Kanton bereits vorhandene Infrastrukturen synergetisch besser genutzt werden könnten.

Die geplante Änderung der Signalisationskompetenz in Bezug auf die Stadt Zug würde zu einem Mehraufwand führen durch die Übernahme von neuen Aufgaben auf Seiten der Sicherheitsdirektion, insbesondere der Zuger Polizei. Nach ersten groben Schätzungen<sup>15</sup> würde sich der Zusatzaufwand wie folgt zusammensetzen:

Tätigkeiten <sup>16</sup>	Geschätzte Arbeitsstunden pro Jahr
1. Dauernde Signalisationen auf Kantonsstrassen	70.00 <sup>17</sup>
2. Dauernde Signalisationen auf Gemeindestrassen (Genehmigung)	120.00 <sup>18</sup>
3. Vernehmlassungen/Stellungnahmen zu sicherheits- und verkehrstechnischen Fragen	300.00
4. Baustellenverfügungen	180.00 <sup>18</sup>

<sup>14</sup> Gesetz über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen vom 1. April 1976 (Verwaltungsrechtspflegegesetz [VRG]; BGS 162.1).

<sup>15</sup> auf Grundlage von Erfahrungswerten mit den übrigen Gemeinden.

<sup>16</sup> Siehe auch aktuelle Stellenbeschreibung der Sachbearbeitenden Verkehrstechnik der Zuger Polizei.

<sup>17</sup> Berechnung beruht auf Angaben gemäss E-Mail des Departements Soziales, Umwelt und Sicherheit der Stadt Zug vom 11. August 2010 an die Sicherheitsdirektion.

<sup>18</sup> Berechnung beruht auf Angaben gemäss E-Mail des Departements Soziales, Umwelt und Sicherheit der Stadt Zug vom 11. August 2010. Danach erfolgen temporäre Signalisationen wie beispielsweise Baustellenverfügungen mittels mündlicher Absprachen mit den betroffenen Unternehmungen. Eine schriftliche Verfügung wird nicht erstellt. Im Gegensatz dazu werden bei der Sicherheitsdirektion bzw. der Zuger Polizei alle Verfügungen in schriftlicher Form ausfertigt.

5. Überprüfung von Markierungen und Signalisationen sowie Vornahme allfällig erforderlicher Anpassungen an kantonale Vorgaben	100.00
6. Zeitlich dringliche Anfragen zu Verkehrssituationen von öffentlichem Interesse	60.00
<b>Subtotal Mehrstunden für Abteilung Verkehrstechnik</b>	<b>830.00</b>
7. Temporäre Verkehrsanordnungen bei Veranstaltungen	120.00 <sup>19</sup>
<b>Subtotal Mehrstunden Fachstelle Bewilligungen</b>	<b>120.00</b>
<b>Total Mehrstunden Zuger Polizei</b>	<b>950.00</b>

Zwar verfügt die Zuger Polizei über Erfahrungen auf Grund der Zusammenarbeit mit den anderen Gemeinden. Dadurch liessen sich gewisse Verfahrensabläufe standardisieren und formalisieren, was zu Synergien führen würde. Dennoch nimmt die Stadt Zug gegenüber den übrigen Gemeinden eine Sonderstellung ein. Die Verflechtungen zwischen Kantons- und Gemeindestrassen sind in der Stadt komplexer als in den übrigen Gemeinden. Um verkehrs- und sicherheitstechnisch gute Lösungen zu finden, wäre das Vorgehen zwischen Kanton und Stadt Zug vorgängig abzusprechen und zu koordinieren. Hinzu kämen Spezialsituationen auf Stadtgebiet. So ist in Zug das Volumen des öffentlichen Verkehrs deutlich höher als in den anderen Gemeinden. Um den Vortrittsberechtigungen des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr Rechnung tragen zu können, müssten individuelle Lösungen - unter Einbezug der gesamten Verkehrsführungsplanung für Kantons- und Gemeindestrassen - erarbeitet werden.

Um die zusätzlichen Aufgaben erledigen zu können, würde die Zuger Polizei ca. 0.5 Personaleinheiten<sup>20</sup> mehr benötigen. Im Rahmen der Ausarbeitung der Vorlage ist jedoch beabsichtigt, die Mehrbelastung der Zuger Polizei nach Möglichkeit verwaltungsintern aufzufangen.

Unabhängig davon ist es folgerichtig, die vorgeschlagene Neuordnung der Signalisationskompetenzen umzusetzen und die Stadt Zug den übrigen Zuger Gemeinden gleichzustellen. Allfällige Mehrkosten wären im Interesse der Gleichbehandlung aller Gemeinden und der damit verbundenen einheitlichen Rechtsanwendung im Bereich der Signalisationen verhältnismässig und vertretbar. Zudem würde sich durch die Anwendung einheitlicher Beurteilungskriterien die Rechtssicherheit erhöhen.

<sup>19</sup> Berechnung beruht auf Erfahrungswerten im Zusammenhang mit bisherigen Veranstaltungen in der Stadt Zug, welche die Benützung von Kantonsstrassen betrafen.

<sup>20</sup> Ausgehend von einem Vollzeitpensum von 1'900 Stunden und durchschnittlichen Personalkosten von 153'000 Franken pro Personaleinheit wäre mit Mehrkosten von 76'500 Franken (inkl. wiederkehrende Büroinfrastrukturkosten) zu rechnen; exkl. einmalig ca. 15'000 Franken für Einrichtung eines neuen Arbeitsplatzes und Zusammenführung der vorhandenen Arbeitsplätze.

## **6. Antrag**

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen,

das Postulat von Franz Hürlimann betreffend Anpassung der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation (Vorlage Nr. 1863.1 - 13208) erheblich zu erklären.

Zug, 22. Februar 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Matthias Michel

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart