

BUD / Interpellation Hauser-Sargans / Kohler-Sargans vom 15. September 2025

Tempo-30-Intervalle und -Zonen auf verkehrsorientierten Strassen (dynamische Geschwindigkeitssignalisation)

Antwort der Regierung vom 17. Februar 2026

Bernhard Hauser-Sargans und Stefan Kohler-Sargans erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 15. September 2025 nach der Möglichkeit, auch auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 30 in Form von Intervallen als dynamische Geschwindigkeitssignalisation einzurichten.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Seit dem 1. Januar 2023 wird in Art. 1 Abs. 9 der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) der Begriff «verkehrsorientierte Strasse» definiert. Die «verkehrsorientierten Strassen» bilden dabei das übergeordnete Strassennetz. Die «nicht verkehrsorientierten Strassen» haben eine erschliessende Funktion mit örtlicher Bedeutung.

Tempo-30-Zonen können auf nicht verkehrsorientierten Strassen entsprechend Art. 3 Abs. 4 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) angeordnet werden, wenn dies aus bestimmten, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist. Die gesetzlichen Grundlagen bzw. die Ausgestaltung einer Tempo-30-Zone sind in der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (SR 741.213.3; nachfolgend Zonenverordnung) enthalten.

Auf verkehrsorientierten Strassen kommt grundsätzlich Art. 108 SSV zur Anwendung. Danach können für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten angeordnet werden – zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zum Schutz bestimmter Strassenbenützerinnen und -benützer, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs. Dabei ist stets der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Ein einzelner Abschnitt auf einer verkehrsorientierten Strasse kann gemäss Art. 2a Abs. 6 SSV nur dann als Zone signalisiert werden, wenn angrenzend bereits eine Tempo-30-Zone besteht. Entsprechend wird der Abschnitt der verkehrsorientierten Strasse in die Tempo-30-Zone integriert. Anzumerken gilt es, dass für den zu integrierenden Teil nicht die Bestimmungen der Zonenverordnung, mit Ausnahme der markanten Eingangsbereiche, zur Anwendung gelangen, sondern die Voraussetzungen nach Art. 108 SSV erfüllt sein müssen. Entsprechend kann in diesem Bereich vom Rechtsvortritt oder auch von der Vorgabe bezüglich des Wegfalls von Fussgängerstreifen abgewichen werden.

Wie die Interpellanten darlegen, geht es im vorliegenden Fall um die Einführung von Tempo 30 auf einer verkehrsorientierten Strasse bzw. einem Teilstück einer verkehrsorientierten Strasse. Demnach richten sich die gesetzlichen Anforderungen nach Art. 108 SSV.

Am 20. September 2023 hat der Kantonsrat die Motion 42.23.05 «Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen» gutgeheissen und die Regierung eingeladen, einen Entwurf zur Änderung des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) vorzulegen, der die Kantonsstrassen und Gemeindestrassen erster Klasse als verkehrsorientierte Strassen definiert. Zudem wird verlangt, dass auf diesen Strassen grundsätzlich die bundesrechtlich definierte allgemeine

Höchstgeschwindigkeit zu signalisieren sei. Abweichungen sollen nur in Ausnahmefällen zugelassen sein, wenn der Zweck nicht mit anderen Massnahmen erreicht werden kann. Der IX. Nachtrag zum Strassengesetz zur Umsetzung dieser Motion wird voraussichtlich in der kommenden Frühjahrs- und Sommersession vom Kantonsrat beraten. Diese Anpassung im Strassengesetz würde sowohl auf permanente als auch auf zeitlich beschränkte Geschwindigkeitsreduktionen Anwendung finden.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Welche gesetzlichen Vorgaben müssten kantonal und national vorliegen, damit ein Tempo-30-Management eingerichtet werden kann?*

Die gesetzlichen Vorgaben sind vorhanden. Auf Basis von Art. 108 SSV ist ein Gutachten gemäss Art 32 Abs. 3 SVG zu erstellen. Das Gutachten hat Aufschluss über Notwendigkeit, Zweck- und Verhältnismässigkeit zu geben und hat zu beurteilen, ob allenfalls eine andere Massnahme vorzuziehen ist. Ebenso ist zu prüfen, ob die Herabsetzung zeitlich – etwa auf Hauptverkehrszeiten – beschränkt werden kann.

2. *Wie werden die technischen Möglichkeiten zur Realisierung solcher Lösungen eingeschätzt?*

Als mögliche Lösung bietet sich die Signalisierung der «Höchstgeschwindigkeit 30 mit Zusatztafel» an, auf der die zeitlichen Einschränkungen (z.B. Mo bis Fr 7.30–8.30 Uhr, 11.30–12.30 Uhr, 13.30–14.00 Uhr und 16.00–17.00 Uhr) aufgeführt sind. Diese Lösung ist jedoch schwer lesbar und berücksichtigt Ferienzeiten ohne Schülerinnen und Schüler nicht. Eine klarere, allerdings teurere und aufwändigere, aber trotzdem in Betracht zu ziehende Variante wäre der Einsatz von Wechselsignalen, wie diese bei Strassentunnels Verwendung findet.

3. *Wie sehen die Erfahrungen anderer Kantone oder Länder mit ähnlichen Lösungen aus?*

Bis heute liegen diesbezüglich keine grossflächigen Erfahrungen vor. Daher kann die Frage derzeit nicht beantwortet werden.

4. *Ab welcher Nutzungsdichte von Langsamverkehr ist die Einrichtung von Tempo-30-Intervallen angezeigt?*

Die Nutzungsdichte von Langsamverkehr ist mit Blick auf Art. 108 SSV kein Grund für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit. Im vorgenannten Artikel geht es in erster Linie um die Verkehrssicherheit und die Auswirkungen betreffend Lärm und Luft. Kann mit dem Gutachten nachgewiesen werden, dass in dieser Hinsicht eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zweck- und verhältnismässig ist, ist eine entsprechende Massnahme unabhängig von der Nutzungsdichte rechtlich möglich.