

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Postulat der FDP-Fraktion vom 1. Dezember 2023 betreffend Stadtweites Konzept zu Tempo 30er Zonen

Bericht und Antrag des Stadtrats Nr. 2958 vom 2. September 2025

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 1. Dezember 2023 haben Barbara Gisler und Daniel Blank im Namen der FDP-Fraktion die Motion «Stadtweites Konzept zu Tempo 30er Zonen» eingereicht. Sie verlangen, dass das Konzept die folgenden Fragestellungen und Inhalte aufarbeitet:

- Übersicht über die bestehenden 30er Zonen
- Übersicht über allfällige weitere geplante 30er Zonen
- Begründung zu den einzelnen 30er Zonengebieten
- Zeitplan und Zusammenhang mit der Ortsplanungsrevision und der Motion «Gemeinsame Taten für eine verantwortungsvolle städtische Verkehrspolitik»
- Kosten für die Umstellung mit allfälligen baulichen Begleitmassnahmen

Die Begründung des Vorstosses ist aus dem vollständigen Motionstext im Anhang ersichtlich.

An seiner Sitzung vom 23. Januar 2024 hat der Grosse Gemeinderat die Motion in ein Postulat umgewandelt und dem Stadtrat zum schriftlichen Bericht und Antrag überwiesen.

Wir erstatten Ihnen hierzu den folgenden Bericht und Antrag:

I Ausgangslage

Das Thema Tempo 30 beschäftigt die Stadt Zug schon seit vielen Jahren. Bereits 1987, also vor bald 40 Jahren, wurde im Grossen Gemeinderat (GGR) eine Motion zu Tempo 30 eingereicht. Zurückgehend auf diesen Vorstoss beschloss der Stadtrat an seiner Sitzung vom 19. Mai 1992 die Einführung der ersten beiden grossen Tempo-30-Zonen in Oberwil und im Quartier Guthirt. Dieser Vorstoss bildete später auch die Grundlage für die dritte städtische Tempo-30-Zone im Quartier Rosenberg.

In der Folge kamen weitere Tempo-30-Zonen und auch Begegnungszonen hinzu. Ausschlaggebend waren einerseits jeweils Vorstösse aus der Politik, Bedürfnisanmeldungen seitens der Bevölkerung, der Nachbarschaften, der Quartiervereine und von Eltern-Lehrer- und Lehrerinnengruppen (ELG) sowie andererseits bauliche Umgestaltungen des Strassenraums infolge anstehender Sanierungsprojekte, die nach der Fertigstellung durch entsprechende Signalisationsmassnahmen unterstützt werden sollten. Bei sämtlichen Verkehrsanordnungen durch den Stadtrat wurden und werden stets die geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen bei der Anordnung solcher Verkehrsanordnungen sowie die dafür vorgesehenen Rechtsmittelverfahren eingehalten.

An seiner Sitzung vom 2. Juli 2024 hat der Stadtrat das Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit, bzw. die Abteilung Sicherheit und Verkehr beauftragt, ein Konzept für Tempo-30- und Begegnungszonen zu erstellen. Die Abteilung Sicherheit und Verkehr betraute das Ingenieurbüro Emch und Berger mit der Entwicklung eines entsprechenden Konzepts und lieferte dafür sämtliche erforderliche Daten über die Signalisation. So z. B. die im städtischen Geografischen Informationssystem (GIS) hinterlegten Daten und Übersichtspläne über sämtliche rechtskräftigen und offen/zu prüfenden Zonen in der Historie, aber auch die bisher angewandten Grundsätze aufgrund früherer Richt- und Nutzungsplanungen sowie der aktuellen Strategien im Rahmen des laufenden Richt- und Nutzungsplanungsprozesses.

II Konzept Tempo-30- und Begegnungszonen

Das Konzept in der Schlussfassung vom 10. Juli 2025 liegt nun vor (siehe Beilagen «Bericht Konzept Tempo-30- und Begegnungszonen» und «Plan Konzept Tempo-30- und Begegnungszonen»). Es zeigt den derzeitigen Stand der rechtskräftig signalisierten sowie der offenen und zu prüfenden Zonen und verschafft einen Überblick über die gegenwärtig aber auch bereits in der Vergangenheit angewandten Grundlagen und Grundsätze bei der Signalisation von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten innerorts in der Stadt Zug. Ebenfalls berücksichtigt wurden dabei die aktuell geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten sowie die Handlungsanweisungen gemäss dem neu festgesetzten kommunalen Richtplan, welcher am 31. März 2025 von der Baudirektion des Kantons Zug genehmigt wurde.

III Beantwortung der gestellten Fragen im Einzelnen

1. Übersicht über die bestehenden 30er Zonen und
2. Übersicht über allfällige weitere geplante 30er Zonen

Die Übersichten können dem beiliegenden Plan Konzept Tempo-30- und Begegnungszonen entnommen werden.

3. Begründung zu den einzelnen 30er Zonengebieten

Die Hauptgründe für die Signalisation von Tempo-30-Zonen und Tempo 30 auf der Strecke waren und sind:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Schulwegsicherheit
- Verbesserung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Wohnquartieren
- Flächenschonender Umgang mit der Verkehrsinfrastruktur
- Enge Platzverhältnisse in historisch gewachsenen Ortsteilen der Stadt Zug
- Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen
- Verkehrslenkung auf das übergeordnete Strassennetz zur Entlastung der Wohnquartiere
- Regelung der flächigen Vortrittsverhältnisse zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger auf den von ihnen stark begangenen Wegen und Plätzen (Begegnungszonen)

4. Zeitplan und Zusammenhang mit der Ortsplanungsrevision und der Motion «Gemeinsame Taten für eine verantwortungsvolle städtische Verkehrspolitik»

4.1 Räumliche Gesamtstrategie 2040

Gemäss Kapitel M 2 des kantonalen Richtplans haben Kantone und Gemeinden die (Verkehrs-) Infrastrukturen effizient und situationsgerecht zu nutzen und die Flächen möglichst den flächeneffizienten Mobilitätsformen zuzuweisen. Die Stadt Zug unterstützt dieses Ziel und hat sich im Rahmen der räumlichen Gesamtstrategie 2024 und des Konzeptes Mobilität und Freiraum ebenfalls einer flächeneffizienten Mobilität verschrieben. Flächeneffiziente Verkehrsmittel wie der Fuss- und

Veloverkehr sowie der ÖV sollen gefördert und das Mobilitätsnetz nach dem Prinzip der Koexistenz gestaltet werden. Die Strassenräume sollen dabei zu siedlungsorientierten, multifunktionalen Mobilitätsräumen umgestaltet werden. Der Begriff «siedlungsorientiert» ist dabei dem in der Signalisationsverordnung des Bundes verwendeten Begriff **«NICHT verkehrsorientiert»** gleichzusetzen. Sowohl kommunale Strassen (Sammel-/Haupterschliessungsstrassen als auch Erschliessungsstrassen und Zufahrtsstrassen) sollen somit nicht ausschliesslich auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet werden, sondern auch auf die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen und des Fuss- und Veloverkehrs.

Um die Sicherheit zu erhöhen, den Lärm zu reduzieren, den Verkehrsfluss zu verstetigen und flächenschonend mit der Verkehrsinfrastruktur umzugehen, soll das Verkehrstempo der ortsspezifischen Umgebung angepasst werden. Konkret soll gemäss der räumlichen Gesamtstrategie 2040 das Verkehrstempo in den Quartieren und dem Zentrum punktuell (nicht generell flächendeckend) gesenkt werden.

Wo Strassen «verkehrsorientiert» sind und es keine überwiegenden Gründe für eine Temporeduktion gibt, soll weiterhin «Generell 50 km/h innerorts» gelten.

4.2 Behördenverbindliche Richtpläne

Der neue kommunale Richtplan, welcher die behördenverbindlichen strategischen Leitsätze beinhaltet, wurde erstellt und vom Stadtrat mit Stadtratsbeschluss Nr. 25.25 am 14. Januar 2025 festgesetzt. Per 31. März 2025 erfolgte die Genehmigung durch die Baudirektion des Kantons Zug. Unter dem Kapitel M «Verkehrsnetze und Strassenraum» sind die Handlungsanweisungen mit Bezug zum Konzept Tempo-30- und Begegnungszonen in M1.1 «Strassenraumgestaltung» und M1.2 «Verkehrstempo» beschrieben.

Demnach wird das kommunale Strassennetz über das gesamte Stadtgebiet nach dem Prinzip der Koexistenz gestaltet und die Strassenräume werden als multifunktionale Mobilitätsräume im Mischverkehr organisiert. Indem auf dem kommunalen Strassennetz das Verkehrstempo der ortsspezifischen Umgebung angepasst wird, wird die Reduktion des Strassenlärms und eine Verstetigung des Verkehrsflusses angestrebt.

4.3 Zusammenhang mit der Motion [«Gemeinsame Taten für eine verantwortungsvolle städtische Verkehrspolitik»](#)

Mit der Ablehnung der Umfahrung Zug übernimmt die Baudirektion des Kantons Zug den Lead bei der Ermittlung und Evaluation allfälliger Verkehrsumstellungen im Zentrumsgebiet. Gemäss Antwort Nr. 2780 des Stadtrats vom 29. November 2022 begleitet das Baudepartement der Stadt Zug das Tiefbauamt des Kantons Zug in diesem Prozess, welcher sowohl der Strategie der Verkehrsplanung als auch der Stossrichtung der Motion vom Januar 2022 "Verantwortungsvolle Verkehrspolitik" entspricht. Das Konzept Tempo-30- und Begegnungszonen behindert diesen Prozess nicht.

4.4 Zusammenhang mit der Interpellation betreffend [«Stimmen Worte und Taten überein – plant der Stadtrat Verkehrsbehinderungen während er das öffentlich verneint?»](#)

Wie der Stadtrat in seiner Antwort Nr. 2694 vom 16. November 2021 ausführt, verfolgt er eine liberale Verkehrspolitik ohne Bevorzugungen oder Benachteiligungen einzelner Verkehrsteilnehmenden. Um die verkehrlichen Herausforderungen zu meistern, setzt die Stadt Zug auf eine flächenschonende, flexible und effiziente Mobilität, die allen Verkehrsteilnehmenden ein möglichst flüssiges und hindernisfreies Vorwärtkommen ermöglicht. Auf die Frage, wo der Stadtrat verkehrsbehindernde Massnahmen für Autofahrer durch Tempo-30- oder Tempo-20-Zonen plant, hält dieser fest, dass die

Einführung solcher Zonen einen Anlass aus umweltrechtlicher Sicht oder aus Sicherheitsgründen bedingt. Auch knappe Platzverhältnisse können eine Temporeduktion erforderlich machen. Bei der Dimensionierung von innerstädtischen Strassen sind verschiedene Faktoren zu berücksichtigen: Aspekte des Fahrverkehrs (Funktion der Strasse, Verkehrsbelastung, Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitsregime, Befahrbarkeit für Lastwagen, Personenwagen, Zweiradfahrzeuge) aber auch Aspekte des Fussverkehrs (Gestaltung des öffentlichen Raumes, Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Attraktivität im Längs- und Querverkehr). Der Strassenquerschnitt beziehungsweise das geometrische Normprofil wird gemäss den einschlägigen Normen aus den massgebenden Begegnungsfällen abgeleitet. Diese entstehen dort, wo sich zwei Verkehrsteilnehmende kreuzen. Strassenquerschnitte sind so zu dimensionieren, dass Begegnungsfälle möglichst konfliktfrei abgewickelt werden können. Dafür müssen die Platzansprüche der einzelnen Fahrzeugkategorien berücksichtigt werden. In direktem Zusammenhang dazu stehen die spezifischen Eigenschaften, unter anderem die Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Kreuzens und das Lichtraumprofil der verschiedenen Fahrzeugkategorien und des Fuss- und Veloverkehrs. So erfordert beispielsweise der Begegnungsfall Auto-Auto bei Tempo 20 eine Strassenbreite von 4.0 Meter, bei Tempo 30 eine solche von 4.4 Meter und bei Tempo 50 eine Breite von 5.1 Meter. Begegnungsfälle grösserer Fahrzeugkategorien wie Auto-Lastwagen beanspruchen entsprechend mehr Breite. Bei Tempo 20 sind es bereits 4.8 Meter, bei Tempo 30 5.2 Meter und bei Tempo 50 5.9 Meter. Erlauben die räumlichen Verhältnisse keine Strassenverbreiterung beziehungsweise nur eine schmale Fahrbahnbreite, so muss demnach das Tempo möglicherweise reduziert werden. Mittels Verkehrsgutachten wird geklärt, ob eine solche Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Diese Antwort spiegelt sich in den im kommunalen Richtplan im Kapitel M festgesetzten Leitsätzen und Handlungsanweisungen. Das Konzept Tempo-30- und Begegnungszonen berücksichtigt und präzisiert diesen Prozess.

5. Kosten für die Umstellung mit allfälligen baulichen Begleitmassnahmen

Die Umstellung auf Tempo 30 oder auf Begegnungszonen stellt eine signalisationstechnische und markierungstechnische Angelegenheit dar. Diese wird über die laufende Rechnung, Kostenstelle 5700, Kto. 3101.12, Signalisation, budgetiert und finanziert. In der Stadt Zug werden Strassenräume in der Regel nicht aufgrund einer Umstellung auf Tempo 30 oder eine Begegnungszone umgebaut, sondern im Zuge allgemeiner Instandhaltungsmassnahmen unterirdischer Leitungen oder in die Jahre gekommener Strassenzüge, die saniert werden müssen. Ist Tempo 30 oder eine Begegnungszone in diesem Zusammenhang eine Option, wird der Strassenraum so projektiert, dass er dem künftigen signalisierten Verkehrsregime entspricht. Da sich je nach örtlicher Situation und Grösse des Projekts grosse Differenzen ergeben, lassen sich die Kosten nicht allgemein beziffern. Sie sind situativ im Rahmen von entsprechenden Bauprojekten zu erörtern. Signalisationen und Markierungen verursachen aber grundsätzlich verhältnismässig wenig Aufwand. Selbst in grösseren Zonen können diese für wenige tausend Franken realisiert werden. Es müssen dafür lediglich die nötigen Signale, Signalständer und Markierungen beschafft und angebracht werden.

IV Ausblick und Mitwirkung

Die im Plan Konzept Tempo-30- und Begegnungszonen dargestellten möglichen zusätzlichen Tempo-30- und Begegnungszonen oder Tempo-30-Strecken werden nun gestützt auf Gutachten und im Rahmen von Mitwirkungsverfahren mit den entsprechenden Anspruchsgruppen geprüft. Insbesondere Betroffene der Allmend- und Feldstrasse, der angrenzenden Tempo-30-Zonen Herti und Gartenstadt, des Quartiers Rötel sowie des Quartiers Guthirt, in dem auch einige Anpassungen vorgesehen sind, werden dabei bei Bedarf miteinbezogen. Je nach Ergebnis werden die notwendigen Verkehrsanordnungen anschliessend dem Stadtrat zum Beschluss unterbreitet. In einem weiteren

Schritt folgt der Genehmigungsprozess bei der Sicherheitsdirektion des Kantons Zug, woraufhin die Verkehrs-anordnungen mit Rechtsmittelbelehrung abschliessend publiziert werden.

V Schlussfazit und Zusammenfassung

Seit beinahe 40 Jahren werden in der Stadt Zug Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen eingeführt. Dabei erfolgen sämtliche Anordnungen zur Reduktion der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit auf unter 50 km/h gestützt auf die jeweils geltenden Rechtsgrundlagen. Der Ausbau dieses Regimes geht auf politische Vorstösse, Anliegen aus der Bevölkerung sowie auf Betriebs- und Gestaltungskonzepte bei Strassensanierungen zurück. Der neu festgesetzte und genehmigte kommunale Richtplan sowie die im Rahmen der Ortsplanungsrevision erarbeiteten Handlungsanweisungen bilden die behördenverbindliche Basis für allfällige weitere Tempo-30- und Begegnungszonen auf «NICHT verkehrorientierten» Strassen. Hauptziele sind die Förderung der Sicherheit, insbesondere auf Schulwegen, der Lärmschutz sowie eine gezielte Verkehrlenkung. Auf verkehrorientierten Strassen bleibt Tempo 50 bestehen, vorausgesetzt, dass keine besonderen Umwelt- oder Sicherheitsanforderungen eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf der Strecke erfordern. Neben den verkehrstechnischen und sicherheitspolitischen Aspekten tragen Tempo-30-Zonen wesentlich zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität für die Zuger Bevölkerung in den Quartieren der Stadt bei. Die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit mindert nicht nur den Verkehrslärm, sondern steigert auch das subjektive Sicherheitsgefühl, insbesondere für Kinder, ältere Menschen und andere zu Fuss Gehende. Durch das geringere Tempo wird der öffentliche Raum gleichzeitig attraktiver für den Aufenthalt, die soziale Interaktion und das nachbarschaftliche Leben.

Dies fördert die Identifikation der Anwohnenden mit ihrem Quartier und stärkt den sozialen Zusammenhalt – ein zentraler Pfeiler für ein lebendiges und lebenswertes städtisches Umfeld. Somit wirken sich Tempo-30-Zonen nicht nur für die Verkehrsteilnehmenden, sondern in besonderem Masse zugunsten der Wohnbevölkerung – welche im Rahmen von Mitwirkungsprozessen einbezogen wird – aus und leisten damit einen bedeutenden Beitrag zur Lebensqualität in der Stadt Zug insgesamt.

Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- den Bericht des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen, und
- das Postulat der FDP-Fraktion vom 1. Dezember 2025 betreffend Stadtweites Konzept zu Tempo 30er Zonen als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 2. September 2025



Qualifizierte elektronische Signatur · Schweizer Recht

André Wicki
Stadtpräsident



Qualifizierte elektronische Signatur · Schweizer Recht

Beat Werder
Stadtschreiber

Beilagen

- BEI1_Vorstoss der FDP-Fraktion vom 1. Dezember 2023
- BEI2_Bericht Konzept Tempo-30- und Begegnungszonen
- BEI3_Plan Konzept Tempo-30- und Begegnungszonen

Die Vorlage wurde vom Departement SUS verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadträtin Barbara Gysel, Departementsvorsteherin, Tel. 058 728 98 01.