

SJD / Motion Hauser-Sargans / Raths-Rorschach / Müller-Lichtensteig vom 9. Juni 2026

Dynamische Geschwindigkeitssignalisation von Tempo 30

Antrag der Regierung vom 25. August 2026

Nichteintreten.

Begründung:

Die Motion verlangt die Einführung einer dynamischen Geschwindigkeitssignalisation, d.h. von zeitlich begrenzten Tempo-30-Intervallen auf Kantonsstrassen und verkehrsorientierten Gemeindestrassen. Ein dynamisches Tempo-Regime mit Tempo-30-Intervallen soll einfacher und schneller genehmigt werden können als bisherige Varianten von Tempo 30 auf solchen Strassen. Hierzu soll dem Kantonsrat Botschaft und Entwurf vorgelegt werden. Die Regierung setzte sich bereits bei der Beantwortung der Interpellation 51.25.72 «Tempo-30-Intervalle und -Zonen auf verkehrsorientierten Strassen (dynamische Geschwindigkeitssignalisation)» mit der dynamischen Geschwindigkeitssignalisation von Tempo 30 auseinander.

Die Kompetenz zum Erlass von Vorschriften zum Strassenverkehr liegt beim Bund (Art. 82 Abs. 1 der Schweizerischen Bundesverfassung [SR 101; abgekürzt BV]; eidgenössisches Strassenverkehrsgesetz [SR 741.01; abgekürzt SVG]). Den Kantonen (bzw. teilweise den Gemeinden) verbleibt somit insbesondere die Zuständigkeit zur Regelung der Belange der Strassenplanung, des Strassenbaus und -unterhalts sowie die grundsätzliche Verfügungsgewalt über die Strassen, die nicht der Regelung des Strassenverkehrs zuzurechnen sind. Diese Aspekte werden gemeinhin unter den Begriff der kantonalen Strassenhoheit gefasst, deren Gehalt allerdings vom Bundesrecht geprägt wird, so dass sich die Kantonskompetenz inzwischen beinahe auf eine Strassenbauhoheit beschränkt (vgl. hierzu Antragstellung zur Motion 42.23.05 «Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen» m.w.H.).

Die zeitlich begrenzte Herabsetzung von Höchstgeschwindigkeiten ist im Bundesrecht vorgesehen (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 der Signalisationsverordnung [SR 741.21; abgekürzt SSV]). Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können nach Art. 108 Abs. 2 SSV herabgesetzt werden, wenn:

- a) eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b) bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c) auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d) dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Sowohl gemäss Art. 32 Abs. 3 SVG als auch nach Art. 108 Abs. 4 SSV ist vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere, insbesondere weniger eingreifende Massnahmen, vorzuziehen sind. Zu prüfen ist dabei insbesondere, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Eine Abweichung von diesen nationalen gesetzlichen Vorgaben in generell-abstrakter Weise durch ein kantonales Gesetz ist rechtlich nicht zulässig. Die nationale Gesetzgebung geht der kantonalen Gesetzgebung immer vor (vgl. Art. 49 Abs. 1 BV). Es kann weder auf die Einholung von Gutachten noch auf die Publikationspflicht verzichtet werden. Eine solche Regelung würde gegen das übergeordnete Bundesrecht verstossen. Selbst wenn von der Zulässigkeit des Erlasses generell-abstrakter Vorschriften durch den Kanton auszugehen wäre, könnte dies nur im Rahmen des Bundesrechts, nicht aber in dem Bundesrecht einschränkender oder gar zuwiderlaufender Weise erfolgen.

Die mit der Motion geforderten Anliegen stehen sodann dem gemäss IX. Nachtrag zum Strassengesetz (22.25.09) neu vorgesehenen Art. 11^{bis} des Strassengesetzes (sGS 732.1; abgekürzt StrG) diametral entgegen.¹ Darin soll neu festgehalten werden, dass von den bundesrechtlich festgesetzten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen nur in Ausnahmefällen abgewichen werden darf, sofern in einem Gutachten nachgewiesen ist, dass damit die Funktion der Strasse als Haupt- oder Durchgangssachse und das Verkehrsnetz nicht eingeschränkt oder beeinträchtigt werden und der damit verfolgte Zweck nicht mit anderen, insbesondere baulichen Massnahmen, erreicht werden kann.

Nachdem die gesetzlichen Grundlagen für die zeitlich begrenzte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Bundesebene bereits vorhanden sind, erübrigt sich nach Ansicht der Regierung die Schaffung entsprechender kantonalen gesetzlicher Grundlagen.

¹ Zum IX. Nachtrag zum Strassengesetz ist die Volksabstimmung verlangt worden (fakultatives Referendum; Unterschriftensammlung). Zurzeit prüft die Staatskanzlei, ob das Referendumsbegehren zustande gekommen ist.