



Sitzung vom: 17. August 2021

Beschluss Nr.: 31

Anfrage betreffend Tempo 30: Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet

die Anfrage betreffend Tempo 30 (55.21.01), welche Kantonsrat Josef Allenbach, Kerns, sowie zwölf Mitunterzeichnende am 25. Juni 2021 eingereicht haben, wie folgt:

1. Gegenstand der Anfrage

Kantonsrat Josef Allenbach ersucht den Regierungsrat, verschiedene Fragen zu Tempo 30 zu beantworten. Er führt aus, dass fast zwei Drittel aller schweren Verkehrsunfälle in der Schweiz innerorts passieren. Allein auf Tempo-50-Strecken würden jährlich rund 1900 Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schwer verletzt, 80 kämen ums Leben. Mindestens ein Drittel dieser schweren Unfälle liesse sich durch eine konsequentere Einführung von Tempo 30 verhindern – ohne dass der Sicherheitsgewinn zulasten des Verkehrsflusses gehe. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) plädiere deshalb für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung. In der Schweiz seien bereits viele Tempo-30-Zonen eingerichtet worden, vor allem auf siedlungsorientierten Strassen in den Städten. Das grosse Rettungspotenzial sei jedoch noch nicht ausgeschöpft. Um dies zu ändern, müssten aus Sicht der BFU die rechtlichen Hürden für eine Einführung von Tempo 30 reduziert werden. Zudem sei ein Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung notwendig: Der Fokus dürfe nicht ausschliesslich auf siedlungsorientierten Strassen liegen, vielmehr müssten – wo es die Verkehrssicherheit erfordere – auch Hauptverkehrsachsen einbezogen werden, die aber vortrittsberechtigt blieben. Untersuchungen würden zudem belegen, dass der Sicherheitsgewinn dabei nicht zulasten des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit gehe. In aller Regel habe eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit weder einen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstrasse, noch müsse mit nennenswerten Verkehrsverlagerungen gerechnet werden.

2. Vorbemerkungen

Im Kanton Obwalden wurden im vergangenen Jahr (2020) 235 Verkehrsunfälle polizeilich registriert (Vorjahr 247, exkl. Bagatellunfälle wie beispielsweise Parkplatz- und Tierschäden). Obwohl die Verkehrsdichte stetig zunimmt, stagnieren die Verkehrsunfälle auf dem durchschnittlichen Niveau der letzten Jahre und die Strassen im Kanton Obwalden sind nach wie vor sicher. Insgesamt wurde im vergangenen Jahr eine Person getötet (Selbstunfall mit Motorrad), elf schwer und 74 Personen leicht verletzt. Bezüglich der örtlichen Verteilung wurden im Innerortsbereich 77 und im Ausserortsbereich inkl. Autostrassen 158 Unfälle polizeilich rapportiert. Die Hauptunfallursachen für die Verkehrsunfälle liegen wie in den Vorjahren bei Unaufmerksamkeit/Ablenkung, welche oft mit ungenügendem Abstand einhergeht, überhöhter Geschwindigkeit, Alkoholkonsum und Vortrittsmissachtung. Grundsätzlich alles Unfälle, die vermieden werden könnten. Die Verkehrssicherheit wird auch durch weitere Faktoren beeinflusst. So zum Beispiel durch die Verlangsamung aufgrund der stetigen Verkehrszunahme, punktuelle bauliche

Anpassungen am Strassenkörper, Geschwindigkeitsbeschränkungen und –kontrollen, verbesserte Fahrzeugtechnik und Ausbildung der Verkehrsteilnehmenden bis hin zu gezielten polizeilichen Kontrollen.

Die Verkehrsunfälle und deren Unfallursachen werden laufend analysiert, damit verschiedene Massnahmen für die Sicherheit der Bevölkerung getroffen werden können. Einerseits nimmt die Kantonspolizei helfend und verkehrserziehend Einfluss und andererseits vollzieht das Sicherheits- und Justizdepartement die Gesetzgebung über den Strassenverkehr.

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Grundregel) sind vom Bundesrat in Art. 4a der Verkehrsregelverordnung (VRV; 741.11) festgelegt. Gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) sind Abweichungen von diesen allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten nur zulässig, wenn einer der in Abs. 2 abschliessend aufgezählten Gründe vorliegt:

- eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben,
- bestimmte Strassenbenützer brauchen einen besonderen, nicht anders erreichbaren Schutz,
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung kann der Verkehrsablauf verbessert werden,
- es kann eine übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden, unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit.

Vor jeder Festlegung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit muss ein Gutachten erstellt werden. Mit dem Gutachten wird abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 Abs. 4 SSV). Zudem ist für jede Strassenkategorie festgelegt, welche Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit zulässig ist (Art. 108 Abs. 5 SSV).

Die Anfrage von Kantonsrat Josef Allenbach umfasst zwei mögliche Varianten von Tempo 30:

- Tempo-30-Zonen,
- Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (z. B. Tempo 30 auf Hauptstrassen innerorts).

Beide Varianten erfordern die Erstellung eines Gutachtens gemäss Art. 108 SSV. Für Tempo-30-Zonen sind die Einzelheiten sowie die Anforderungen an das Gutachten ergänzend in der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen geregelt (SR 741.213.3).

Tempo-30-Zonen

Die Einführung von Tempo-30-Zonen erfolgt in der Regel – sofern die Voraussetzungen dafür gegeben sind – für Nebenstrassen in Quartieren oder Siedlungsgebieten. Die Einfahrt und Ausfahrt bzw. der Übergang in oder aus einer Tempo-30-Zonen muss deutlich erkennbar sein, z. B. durch die Gestaltung torähnlicher Situationen. In Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich das Prinzip des Rechtsvortritts. Auf Fussgängerstreifen wird verzichtet bzw. sie werden nur bei besonderen Bedürfnissen, z. B. im Bereich von Schulhäusern, angebracht oder belassen.

Hauptstrassenabschnitte auf denen aufgrund der Voraussetzungen nach Art. 108 SSV die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 begrenzt ist, können ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Begebenheiten (z. B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zonen einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV).

Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (z. B. Tempo 30 auf Hauptstrassen innerorts)

Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit in Abweichung zu 50 generell ist – sofern die Voraussetzungen dafür gegeben sind – grundsätzlich auch auf Hauptstrassen innerorts möglich.

Um die Funktion der Hauptstrassen beizubehalten, werden auch bei abweichenden Höchstgeschwindigkeiten die bestehenden Vortrittsverhältnisse grundsätzlich belassen bzw. es wird kein genereller Rechtsvortritt eingeführt.

3. Beantwortung der Fragen

- 3.1 Wie beurteilt der Regierungsrat die Bedeutung von Tempo 30? Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass sich mit der Einführung von Tempo 30 viele schwere Unfälle vermeiden lassen, das Sicherheitsbedürfnis von Fussgängerinnen und Fussgängern erhöhen sowie die Wohnqualität in Dorfzentren und Quartieren verbessern lassen?

Aufgrund der zunehmenden Besiedelung und dichterem Verkehr haben insbesondere Tempo-30-Zonen schweizweit an Bedeutung gewonnen. Funktionierende Tempo-30-Zonen können für alle Verkehrsteilnehmenden einen Sicherheitsgewinn darstellen sowie die Wohn- und Lebensqualität in den betreffenden Gebieten verbessern. Das tiefere Tempo mit kürzerem Anhalteweg kann dazu beitragen, schwere Unfälle zu verhindern. Tempo-30-Zonen sind aber nicht primär ein Signalisations-, sondern vielmehr ein Verkehrsprojekt mit entsprechender Ausgestaltung des Strassenraums, welches jeweils auch im Kontext mit den angrenzenden Gebieten zu beurteilen ist. Entsprechend gut angelegte Tempo-30-Zonen fördern die Akzeptanz für die tieferen Geschwindigkeiten, funktionieren auch ohne ständige Geschwindigkeitskontrollen und führen damit letztlich zur Erreichung der angestrebten Ziele. Zudem gelten auch in Quartieren ohne Tempo-30-Zonen für alle Verkehrsteilnehmenden die allgemeinen Rücksichts- und Sorgfaltspflichten nach Art. 32 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01). Dieser besagt, dass die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen ist, namentlich der Besonderheiten von Fahrzeugen und Ladungen, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Wo das Fahrzeug den Verkehr stören könnte, ist langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, namentlich vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen.

Bezüglich der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptstrassen innerorts hat in den letzten Jahren ebenfalls ein Wandel stattgefunden. Im Rahmen von siedlungsverträglichen Umgestaltungen von Dorfzentren, ist die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit auf 30 eine mögliche Variante. Noch stärker als bei Tempo-30-Zonen, gilt es dabei aber den Kontext mit den angrenzenden Gebieten einzubeziehen.

Im Entwurf des Gesamtverkehrskonzepts vom 27. April 2021 für den Kanton, sind im Zusammenhang mit dem Vollanschluss Alpnach Süd flankierende Massnahmen im Dorfkern von Alpnach vorgesehen. Eine Massnahme betrifft die Brünigstrasse, für welche eine Reduktion der Geschwindigkeit von Tempo 50 generell auf Tempo 30 mit entsprechenden Eingangsportalen vorgeschlagen wird.

Der Regierungsrat steht beiden Varianten von Temporeduktionen grundsätzlich offen gegenüber, sofern diese Lösungen auf Grund einer Gesamtbeurteilung notwendig, sinnvoll- und zweckmässig sind.

- 3.2 Wie viele Gesuche um Tempo 30 wurden bis anhin in OW bewilligt, wie viele abgelehnt?

In den letzten zehn Jahren (Periode 2011 bis 2020) sind vom Sicherheits- und Justizdepartement (SJD) 16 Gesuche um Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten beurteilt und verfügt worden. Davon sind 13 Gesuche bewilligt und zwei Gesuche abgelehnt worden. Ein Gesuchsteller zog zudem seinen Antrag im Verfahren zurück. Für diesen Zeitraum ergibt sich folgende Aufstellung:

Gesuche	Anzahl	bewilligt	nicht bewilligt	zurückgezogen
Tempo-30-Zone	7	5	1*	1**
Temporeduktion von 80 auf 60 km/h	4	4		
Temporeduktion von 70 auf 60 km/h	1	1		
Ausdehnung Innerortsbereich, d.h. generell 50 km/h	3	3		
Tempoerhöhung von 50 auf 60 km/h	1		1	

*Ablehnung auf Empfehlung des Gutachters

**Gesuch während des Verfahrens von Initianten zurückgezogen

3.3 Nach Art. 4 Abs. 2 Bst. a kantonales Strassenverkehrsgesetz (GDB 771.1) entscheidet das Sicherheits- und Justizdepartement über die Einführung von Tempo 30, also der Departementsvorsteher. Wie ist das diesbezügliche Verfahren und...

Mit einer Weisung hat der Vorsteher des Sicherheits- und Justizdepartements gestützt auf die Organisationsverordnung (OV; GDB 133.21) Entscheide gemäss Art 4 des kantonalen Strassenverkehrsgesetzes (GDB 771.1) an den Amtsleiter Kantonspolizei delegiert. Dazu gehören auch Entscheide über die Reduktion der allgemein gültigen Höchstgeschwindigkeiten sowie über die Einführung von Tempo-30-Zonen. Ist gemäss Einschätzung der Amtsleitung aufgrund der Tragweite und Bedeutung bei einem konkreten Fall der Eingang einer Beschwerde zu erwarten, wird die Verfügung dem Departementsvorsteher zur Unterzeichnung vorgelegt. Gemäss langjähriger Praxis wird die Departementsleitung darüber hinaus laufend durch die Amtsleitung über die wichtigsten Signalisationsgesuche informiert.

3.4 ...welche Aufgaben kommen dabei der Polizei zu? Welche Rollen spielen kommunale und kantonale Instanzen und Fachstellen? Welche Bedeutung haben Gutachten? Wer hat welche Entscheidungsbefugnisse?

Der Abteilung Verkehrs- und Sicherheitspolizei obliegt die Sachbearbeitung der jährlich rund 100 Signalisationsgesuche (ohne Reklamen) mit Vorbereitung der Verfügungen. Die allgemeinen Anforderungen an die Strassensignalisation sind im Bundesrecht in Art. 101 ff. SSV sowie für Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen in Art. 107 ff. SSV geregelt. Darüber hinaus sind die allgemeinen Anforderungen an die Verwaltungsverfahren zu beachten und einzuhalten. Insofern ist bei dieser Regelungsdichte der verbleibende Ermessensspielraum der Bewilligungsbehörde in der Praxis eher klein.

Gesuchsteller für abweichende Höchstgeschwindigkeiten oder Tempo-30-Zonen sind in den meisten Fällen die Einwohnergemeinden und Strasseneigentümer. Als Gesuchsteller sind sie direkt ins Verfahren involviert, ansonsten werden sie vor den Entscheiden angehört. Im Übrigen werden keine weiteren externen Fachstellen beigezogen.

Die Anforderungen an die Gutachten sind wie ausgeführt in Art. 108 SSV geregelt. Es ist Aufgabe der für die Anordnung von Verkehrsmassnahmen zuständigen Kantonspolizei, den Sachverhalt zu klären und ein entsprechendes Gutachten in Auftrag zu geben. Ebenso hat sie zu prüfen, wie weit sie die Verfahrenskosten den Gesuchstellenden überbinden kann. In der Praxis werden die Gutachten oft von den Gesuchstellern selbst in Auftrag gegeben und es handelt sich diesfalls um Parteigutachten, was bei der Gesamtbeurteilung entsprechend zu berücksichtigen ist. Neben den Gutachten sind für den Entscheid weitere Faktoren zu berücksichtigen, insbesondere die Vergleichbarkeit mit anderen Gebieten in der Gemeinde oder im Kanton.

Für den Entscheid über abweichende Höchstgeschwindigkeiten oder eine Tempo-30-Zone ist nach Vorliegen der notwendigen Grundlagen der Departementsvorsteher des Sicherheits- und Justizdepartements bzw. gestützt auf die Delegationskompetenz der Amtsleiter Kantonspolizei zuständig.

3.5 Besteht ein Beschwerderecht, wenn ein Gesuch um Einführung von Tempo 30 abgelehnt wird? Wer hat ein Beschwerderecht?

Ganz allgemein müssen Verkehrsanordnungen mit Vorschrifts- und Vortrittscharakter mit Rechtsmittelbelehrung publiziert werden, dazu gehören auch abweichende Höchstgeschwindigkeiten sowie die Tempo-30-Zonen (Art. 107 SSV); Rechtsmittelinstanz ist der Regierungsrat. Im Beschwerdefall ist die besondere Betroffenheit des Beschwerdeführers bezüglich dieser Allgemeinverfügung und damit seine Legitimation durch die zuständige Beschwerdeinstanz im Einzelfall zu prüfen. Einwohnergemeinden sind zur Beschwerde berechtigt, wenn Verkehrsmassnahmen auf ihrem Gebiet angeordnet werden (Art. 3 Abs. 4 SVG).

Wird eine abweichende Höchstgeschwindigkeit oder eine Tempo-30-Zone abgelehnt, erfolgt keine entsprechende Verkehrsanordnung und damit auch keine öffentliche Publikation. In diesem Fall erhält der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin eine beschwerdefähige Verfügung; Rechtsmittelinstanz ist der Regierungsrat.

3.6 In der OZ vom 21. Mai 2021 berichtete die Obwaldner Zeitung über eine Gemeindeversammlung in Alpnach, wo am Schluss Tempo 30 diskutiert wurde. Der Gemeindepräsident erklärte, die Polizei stehe der Einführung von Tempo-30-Zonen relativ kritisch gegenüber. Solche sollten erst dann eingeführt werden, wenn andere Massnahmen nicht reichten. Im Klartext: Die Polizei stelle heute an eine Tempo-30-Zone höhere Anforderungen. Trifft es zu, dass die Polizei der Einführung von Tempo 30 «kritisch», bzw. zurückhaltend bis eher ablehnend gegenübersteht? Wenn ja, warum?

Diese Aussage ist nicht zutreffend. Anlässlich einer Besprechung mit einer Delegation der Einwohnergemeinde Alpnach empfahl die Kantonspolizei, über die urbanen Gebiete eine gesamtheitliche Beurteilung in Betracht zu ziehen. Die vier beantragten Tempo-30-Zonen liegen auf dem Gemeindegebiet verstreut auseinander und teilweise geht es nur um einzelne Strassenzüge in Quartieren mit vergleichbaren Strassen. Dieser Vorschlag erfolgte insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt, dass mit dem Ausbau des Nationalstrassenanschlusses Alpnach-Süd auf der Brünigstrasse in Alpnach verkehrsberuhigende Massnahmen und auch eine Temporeduktion auf 30 km/h vorgesehen sind. Nebenstrassen innerorts, wie beispielsweise die gepflasterte Bahnhofstrasse, sind derweilen von den Gesuchen der Einwohnergemeinde Alpnach ausgenommen, generell 50 würde dort weiterhin gelten. Aufgrund der Empfehlung der Kantonspolizei hat die Delegation der Einwohnergemeinde Alpnach das Gesuch nochmals zurückgezogen, um es im Gemeinderat neu zu diskutieren.

Protokollauszug an:

- Kantonsratsmitglieder sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Anfragetext)
- Mitglieder des Regierungsrats
- Sicherheits- und Justizdepartement
- Kantonspolizei
- Ratssekretariat Kantonsrat

Im Namen des Regierungsrats



Stefan Keiser
Landschreiber-Stellvertreter



Versand: 25. August 2021