



**DEPARTEMENT
VOLKSWIRTSCHAFT UND INNERES**

12. August 2026

ANHÖRUNGSBERICHT

Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes; Änderung

Zusammenfassung

Im Rahmen der Umsetzung eines vom Grossen Rat überwiesenen Vorstosses soll das Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes in einem Punkt materiell geändert werden. Die Zuständigkeit zum Erlass von Tempo-30-Zonen soll vom Gemeinderat, also der Exekutive, an die Legislative – Gemeindeversammlung beziehungsweise Einwohnerrat – übertragen werden. Der Regierungsrat lehnt diese Kompetenzverschiebung ab. Die Teilrevision soll auch dazu genutzt werden, gewisse formelle Anpassungen am Gesetz vorzunehmen.

1. Ausgangslage

Am 4. März 2025 reichten Tim Voser (Sprecher), FDP, und Daniel Notter, SVP, die Motion (25.69) betreffend mehr Demokratie bei der Einführung von Tempo-30-Zonen ein mit folgendem Antrag:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat eine Anpassung der rechtlichen Grundlagen, insbesondere des Gesetzes über den Vollzug des Strassenverkehrsrechts, vorzulegen, wobei für die Einführung einer Tempo-30-Zone ein Beschluss der kommunalen Legislative notwendig wird und gegen diesen Beschluss das fakultative Referendum ergriffen werden kann.

Der Regierungsrat hat die Ablehnung des Vorstosses beantragt. Er hält nach wie vor fest, dass der Erlass von Verkehrsanordnungen eine klassische Verwaltungstätigkeit darstellt. So sind etwa die Befugnisse in diesem Bereich auf Bundesebene dem Bundesrat zugewiesen (vgl. Art. 2 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz [SVG] vom 19. Dezember 1958). Die Übertragung der Befugnisse zur Anordnung von Tempo 30 an die Legislative würde einen Systembruch des Gewaltenteilungsprinzips darstellen. Eine Verkehrsanordnung ergeht in Form einer Allgemeinverfügung. Diese ist zu begründen. Daran würde sich nichts ändern, wenn die Legislative zuständig wäre. Eine unbegründete Ablehnung oder Gutheissung einer Tempo-30-Zone wäre somit rechtlich mangelhaft. In vielen Fällen ist die Einführung einer Tempo-30-Zone mit baulichen Massnahmen verbunden. In diesem Fall kann die Legislative über das Kreditrecht Einfluss nehmen. Soweit ersichtlich hat kein Kanton die Legislative für die Einführung einer Tempo-30-Zone als zuständig erklärt.

Entgegen der Haltung des Regierungsrats hat der Grosse Rat die Motion an seiner Sitzung vom 17. Juni 2025 mit 69 Ja- gegen 64 Nein-Stimmen überwiesen.

2. Handlungsbedarf

Aufgrund des überwiesenen Vorstosses ist das Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes vom 6. März 1984 hinsichtlich einer Bestimmung anzupassen. Die generelle Zuständigkeit des Gemeinderats zum Erlass von Verkehrsanordnungen auf Gemeindestrassen ist in einem Punkt zu ändern. Über die Einführung von Tempo-30-Zonen soll künftig in jedem Fall die Legislative entscheiden. Gleichzeitig soll die Revision genutzt werden, ein paar kleinere formelle Korrekturen des Gesetzes vorzunehmen.

3. Umsetzung

Nach dem bestehenden Recht werden Verkehrsanordnungen gemäss Art. 3 Abs. 2–4 SVG für Gemeindestrassen und private Strassen durch den Gemeinderat erlassen (vgl. § 1 Abs. 1). In diese Bestimmung ist eine zusätzliche Regelung aufzunehmen, gemäss welcher die Legislative generell für die Anordnung von Tempo-30-Zonen als zuständig erklärt wird. Dass gegen Beschlüsse der Legislative das Referendum ergriffen werden kann, ergibt sich bereits aus dem Gesetz über die Einwohnergemeinden (Gemeindengesetz, GG) vom 19. Dezember 1978 (vgl. §§ 31 und 58 GG) und ist nicht spezifisch in die Regelung aufzunehmen. Dieses Volksrecht ist einzig ausgeschlossen, wenn bei der

Gemeindeversammlung die beschliessende Mehrheit wenigstens 20 % der Stimmberechtigten ausmacht (vgl. § 30 Abs. 1 GG). Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen soll nicht davon abgewichen werden. Weiter ist festzuhalten, dass die Ausarbeitung, der Erlass, die Publikation und die Umsetzung der Verkehrsanordnung in der Zuständigkeit des Gemeinderats verbleiben.

Weitere Erlasse sind von der Anpassung Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes nicht betroffen.

4. Rechtsgrundlagen

Die Regelung der Zuständigkeit in diesem Bereich liegt in der Kompetenz des Kantons. Bundesrechtliche Vorgaben dazu gibt es nicht.

5. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

Es sind keine Auswirkungen zur mittel- oder langfristigen Planung ersichtlich.

6. Erläuterungen zu einzelnen Paragrafen

Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes

Titel (geändert)

Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes (GVS)

Die Revision soll dazu genutzt werden, in den Titel des Gesetzes eine Abkürzung aufzunehmen, wie dies heute üblich ist. Das vorgeschlagene Kürzel ergibt sich aus § 2 Abs. 1 lit. e der Verordnung über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes (Strassenverkehrsordnung, SVV) vom 12. November 1984. Auf eine Kurzbezeichnung des Gesetzes soll hingegen verzichtet werden.

Ingress (geändert)

gestützt auf die Art. 105 Abs. 1 [...] sowie 106 Abs. 2 und 3 des [...] Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958 [...] ¹⁾ [...], Art. [...] 2 des [...] Ordnungsbussengesetzes (OBG) vom [...] 18. März 2016 ²⁾ sowie §§ 49 und 82 Abs. 1 lit. f der Kantonsverfassung,

Der Ingress wird in formeller Hinsicht an die neuen Rechtsgrundlagen angepasst.

§ 1 Abs. 1 (geändert)

¹ Verkehrsanordnungen gemäss Art. 3 Abs. 2–4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958 ³⁾ werden für Kantonsstrassen sowie Gemeindestrassen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen durch die kantonale Behörde [...] erlassen.

§ 1 Abs. 1^{bis} (neu)

^{1bis} Verkehrsanordnungen gemäss Art. 3 Abs. 2–4 SVG werden für Gemeindestrassen sowie private Strassen durch den Gemeinderat erlassen.

Der erste Absatz von § 1 wird der Übersicht halber auf zwei Absätze aufgeteilt. Inhaltlich erfolgt damit keine Änderung.

§ 1 Abs. 1^{ter} (neu)

^{1ter} Der Gemeinderat darf auf Gemeindestrassen sowie privaten Strassen Tempo 30 oder eine Tempo-30-Zone nur anordnen, wenn die Gemeindeversammlung beziehungsweise der Ein-

¹⁾ SR 314.1

²⁾ SR 741.03

³⁾ SR 741.01

wohnerrat der Einführung vorgängig zugestimmt hat. Die Ausarbeitung, der Erlass, die Publikation und die Umsetzung der Verkehrsanordnung verbleiben in der Zuständigkeit des Gemeinderats.

Mit dem neuen Abs. 1^{ter} wird die gewünschte Ausnahme von der generellen Regelung, dass der Gemeinderat zum Erlass von Verkehrsanordnungen zuständig ist, statuiert. Für die Einführung von Tempo 30 oder einer Tempo-30-Zonen sind neu in allen Fällen die Gemeindeversammlung beziehungsweise der Einwohnerrat zuständig. Der Motionstext erwähnt nur Tempo-30-Zonen. Die Anordnung einer Tempo-30-Zone und die streckenbezogene Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sind allerdings rechtlich und signalisationstechnisch nicht dasselbe. In der Annahme, dass die Motion implizit beides meinte, werden deshalb sowohl Tempo 30 wie auch Tempo-30-Zonen in den Gesetzestext aufgenommen. Zur Klarstellung dient der zweite Satz. Die verwaltungsrechtliche Umsetzung des Entscheids über Tempo 30 verbleibt in der Kompetenz des Gemeinderats.

§ 1 Abs. 2 (geändert)

² [...] Für das Anbringen von Signalen und Markierungen gelten die gleichen Zuständigkeiten wie für die Verkehrsanordnungen.

Diese Bestimmung wird in formeller Hinsicht leicht angepasst, um klarzustellen, dass für das Anbringen von Signalen und Markierungen die gleichen Zuständigkeiten gelten wie für die Verkehrsanordnungen. Das heisst, für Kantonsstrassen sowie Gemeindestrassen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen ist der Kanton verantwortlich, für Gemeindestrassen sowie private Strassen der Gemeinderat.

§ 10 Abs. 2 (geändert)

² Der Regierungsrat erlässt die weiteren notwendigen Vorschriften zum Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes, des [...] Ordnungsbussengesetzes und dieses Gesetzes.

In der bisherigen Fassung von § 10 Abs. 2 wird auf das mittlerweile aufgehobene Bundesgesetz über Ordnungsbussen im Strassenverkehr verwiesen. Deshalb ist die Bestimmung anzupassen. Angeführt wird neu das Ordnungsbussengesetz.

§ 12 (aufgehoben)

Aufgehoben.

§ 13 (aufgehoben)

Aufgehoben.

§ 14 (aufgehoben)

Aufgehoben.

Die Paragraphen 12–14 verweisen auf kantonale Erlasse, die nicht mehr in Kraft sind. Die Bestimmungen können somit ersatzlos gestrichen werden.

7. Auswirkungen

7.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Es sind weder personelle noch finanzielle Auswirkungen auf den Kanton auszumachen.

7.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Auswirkungen auf die Wirtschaft gibt es nicht.

7.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Auswirkungen auf die Gesellschaft gibt es nicht.

7.4 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima

Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima gibt es nicht.

7.5 Auswirkungen auf die Gemeinden

Bei den Gemeinden kann es zu einem leicht höheren Aufwand kommen, wenn sie alle Anordnungen, die Tempo 30 oder Tempo-30-Zonen betreffen, der Gemeindeversammlung oder dem Einwohnerrat zur Beschlussfassung unterbreiten müssen. Allerdings sind, wenn die Einführung solcher Tempobeschränkungen mit baulichen Massnahmen verbunden ist, Gemeindeversammlung oder Einwohnerrat über die Bewilligung der entsprechenden Kredite bereits heute in das Geschäft involviert.

7.6 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen

Es sind keine Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und den anderen Kantonen auszumachen.

8. Wirkungsprüfung

Geändert wird einzig die Zuständigkeit zum Erlass von Tempo 30 oder Tempo-30-Zonen. Eine Wirkungsprüfung erübrigt sich daher.

9. Weiteres Vorgehen

Anhörung	August – November 2026
Verabschiedung Botschaft für 1. Beratung durch Regierungsrat	1. Quartal 2027
1. Beratung Grosser Rat	2./3. Quartal 2027
Verabschiedung Botschaft für 2. Beratung durch Regierungsrat	4. Quartal 2027
2. Beratung Grosser Rat, inklusive Redaktionslesung	1./2. Quartal 2028
Referendumsfrist	3. Quartal 2028
Inkraftsetzung	1. Januar 2029

Beilage

- Synopse Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes