

PARLAMENTSDIENST	
E	0 1. Okt. 2013

Initiative

Aufgrund von Art. 38 in Verbindung mit Art. 40 der Geschäftsordnung für den Landtag des Fürstentums Liechtenstein vom 19. Dezember 2012, LGBl. 2013 Nr. 9, unterbreiten die unterzeichneten Abgeordneten (unterbreitet der / die unterzeichnete Abgeordnete) den Antrag, der Landtag wolle beschliessen:

Gesetz
vom
Betreffend die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich meine Zustimmung:

I. Abänderung bisherigen Rechts

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 30. Juni 1978, LGBl. 1979 Nr. 18, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 30 Geschwindigkeit

- 2) Innerorts wird auf Gemeindestrassen auf Antrag der jeweiligen Gemeinde die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf 30, 40 oder 50 km/h festgelegt.
- 3) Bei Gemeinden oder Zentren ohne Durchgangsverkehr (Planken) kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auch auf Landstrassen gemäss Absatz 2) festgelegt werden.
- 4) bisheriger Absatz 2

II. Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag der Kundmachung in Kraft.

Begründung

Die derzeitige Regelung sieht innerorts lediglich zwei Geschwindigkeiten vor: die übliche Begrenzung auf 50 km/h sowie Tempo-30-Zonen. Bei letzteren sind zudem verschiedene bauliche Massnahmen vorzusehen („Tor-Situationen“ u.ä.). In SSV Art. 98 wird zwar aufgeführt, dass die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten in Abstufungen von 10 km/h herabgesetzt werden können, die in Abs. 2 genannten Voraussetzungen sind jedoch nicht auf die Bedürfnisse und Wünsche der Bevölkerung und der Gemeinden abgestimmt, zudem wird in Abs. 4 ein Gutachten vorgeschrieben. Dieser Weg ist einerseits sehr schwerfällig (bei einer grossen Gemeinde wie Schaan und Vaduz könnten mehrere Gutachten zu mehreren Strassenzügen oder Quartieren notwendig sein), zudem liegt die alleinige Entscheidung bei der Regierung, die betroffenen Gemeinden haben kein Mitspracherecht, sondern können lediglich gegen Entscheidungen Rechtsmittel ergreifen. Ein solches Vorgehen entspricht nicht einer partnerschaftlichen Beziehung, eine gemeinsame Beschlussfassung ist vorzuziehen.

In verschiedenen Gemeinden (Gamprin: einzelne Strassen; Planken: ganzes Gemeindegebiet) gab es bislang eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 40. Diese ist mit der neuen Gesetzgebung hinfällig bzw. eine Änderung ist nur mit einer Ausnahmegenehmigung der Regierung auf dem Verordnungsweg möglich, oder muss bei unterschiedlichen Meinungen „erstritten“ werden, indem aufwändige Gutachten erstellt, Anträge gestellt und allenfalls via Rechtsmittel die Bedürfnisse der Gemeinde erstritten werden müssen.

Zudem sind in den letzten Jahren in verschiedenen Gemeinden Bestrebungen im Gange, auf den Gemeindestrassen von Tempo 50 wegzukommen. Ausschlaggebend dafür waren und sind in erster Linie sicherheitstechnische Überlegungen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Radfahrer, vor allem Kinder und Jugendliche). Das von der BfU präferierte Tempo 30 kann auf Grund der Gesetzgebung nur in bestimmter Form (Zonen / keine einzelnen Strassenzüge; bauliche Massnahmen) eingeführt werden.

Aus sicherheitstechnischer Sicht ist, wie allseits bekannt, jedenfalls Tempo 30 vorzuziehen. Tempo 30 ist an bestimmten Orten bzw. an bestimmten Strassenzügen sinnvoll. Beispiele für solche Strassenzüge sind Im Duxer oder Tanzplatz (Schaan, beide bislang Tempo 50), Michel-Oehri (Gamprin, bislang Tempo 50) oder Haldenweg (Triesen, bislang Tempo 50) oder gar der ganze „Ortskern“ von Malbun (bislang Tempo 50).

Der Wunsch der Bevölkerung nach geringeren Tempi als Tempo 50 ist allorts zu hören. Diese Anliegen werden in erster Linie an die Gemeinden herangetragen und im Gemeinderat erörtert. Tempo 30 als Alternative zu Tempo 50 stösst jedoch nicht allorten auf Akzeptanz. Dies ist auch nachvollziehbar, wenn an Strassen gedacht wird, bei welchen Tempo 50 zu hoch ist, Tempo 30 aus praktischer Sicht aber auch nicht sinnvoll scheint. Beispielhaft können hier genannt werden: Im Badäl (Gamprin), Im Ganser oder Im Rossfeld (Schaan), Geisszipfelstrasse (Ruggell) oder Maschlina und Haldenstrasse (Triesen).

Hier ist ein Mittelweg zu finden, für welchen sich Tempo 40 geradezu anbietet.

- Tempo 40 wird akzeptiert. Es ist ein valabler Mittelweg zwischen dem zu hohen Tempo 50 und dem als zu tief empfundenen (wenn auch unbestrittenermassen sichereren) Tempo 30.
- Tempo 40 senkt das Unfallrisiko.
- Tempo 40 senkt die Verletzungsgefahr bei dennoch passierenden Unfällen sowie die Schwere der dabei entstehenden Verletzungen.

Aus partnerschaftlicher Sicht sollen künftig die Gemeinde als Hauptbetroffene nicht mehr Antragsteller (was oft mit „Bittsteller“ gleichgesetzt wird) sein müssen. Die Gemeinden und die Regierung (in deren Vertretung das Amt für Bau und Infrastruktur) sollen gemeinsam die Tempi auf den Gemeindestrassen festlegen, egal ob Tempo 30, 40 oder 50. Die Gemeinden, welche sich für die Sicherheit ihrer Einwohner und die Wohnlichkeit der Quartiere einsetzen, sollen als gleichberechtigte Partner fungieren (nicht zuletzt, da sie auch für die entsprechenden Signalisationen etc. aufkommen müssen).

Vaduz, 1. Oktober 2013