



VERWALTUNGSGERICHT DES KANTONS ZUG

VERWALTUNGSRECHTLICHE KAMMER

Mitwirkende Richter: Dr. iur. Aldo Elsener, Vorsitz
lic. iur. Jacqueline Iten-Staub, Dr. iur. Matthias Suter
lic. iur. Ivo Klingler und lic. iur. Adrian Willimann
Gerichtsschreiber: lic. iur. Peter Kottmann

URTEIL vom 14. März 2024 *[rechtskräftig]*
gemäss § 29 der Geschäftsordnung

in Sachen

1. A. _____

2. B. _____

Beschwerdeführer

gegen

1. Gemeinderat Unterägeri

2. Sicherheitsdirektion des Kantons Zug

Beschwerdegegner

betreffend

Strassenverkehrsrecht

(Tempo-30-Zone sowie Begegnungszone, Unterägeri)

A. Der Gemeinderat Unterägeri genehmigte an der Sitzung vom 21. Juni 2023 das Betriebs- und Gestaltungskonzept "Ennermatt- / Schönenbühl- / Grossmatt- / Wilbrunnenstrasse und Fischmattweg", wobei auf der Schönenbühlstrasse, der Ennermattstrasse und auf einem Teilabschnitt der Wilbrunnenstrasse eine Tempo-30-Zone sowie im Kreuzungsbereich Fischmattweg / Schönenbühlstrasse eine Begegnungszone eingeführt werden sollen. Im Amtsblatt vom 12. Oktober 2023 veröffentlichte die Einwohnergemeinde Unterägeri, nach Genehmigung durch die Sicherheitsdirektion des Kantons Zug mit Verfügung vom 25. September 2023, folgende vom Gemeinderat Unterägeri am 21. Juni 2023 beschlossenen Verkehrsanordnungen:

1. Auf dem Fischmattweg, der Ennermatt-/ Schönenbühl-/ und der Wilbrunnenstrasse, Abschnitt Schulhaus "Schönenbühl" bis über die Kreuzung "Grossmattstrasse"
 - Vorschriftssignal "Zonensignal Tempo-30" (Signal 2.59.1 SSV) und "Ende Zonensignal Tempo-30" (Signal 2.59.2 SSV)
 - Besondere Markierungen "Zone 30" und "30" sowie "Rechtsvortritt" gemäss VSS 40 851

2. Auf der Schönenbühlstrasse im Kreuzungsbereich Schönenbühlstrasse / Fischmattweg:
 - Vorschriftssignal "Zonensignal Begegnungszone" (Signal 2.59.5 SSV) und "Ende Begegnungszone" (Signal 2.59.6 SSV)
 - Besondere Markierungen "20" gemäss VSS 40 851

B. Gegen diese Verkehrsanordnungen erhoben A. _____ und B. _____ (fortan gemeinsam die Beschwerdeführer) am 9. November 2023 nahezu identische Beschwerden beim Verwaltungsgericht und forderten sinngemäss die Aufhebung der im Amtsblatt vom 12. Oktober 2023 publizierten Verkehrsanordnungen und die Beibehaltung der aktuell geltenden Verkehrsregelung. Zur Beschwerdebegründung wurde in den beiden Rechtschriften im Wesentlichen angeführt, dass eine Tempo-30-Zone ein Tempo von 30 km/h als für diese Strasse geeignet stipuliere, was angesichts der engen und gefährlichen Strassenverhältnisse mit vielen spielenden Kindern nicht der Fall sei. Zudem sei im Jahr 2008 die Einführung von Tempo 30 in Unterägeri von der Stimmbevölkerung grossmehrheitlich abgelehnt worden, wodurch mit der neuen Verkehrsanordnung gegen den Volkswillen verstossen werde.

- C. Mit Verfügungen vom 10. November 2023 verlangte der Vorsitzende der verwaltungsrechtlichen Kammer des Verwaltungsgerichts von den Beschwerdeführern je einen Kostenvorschuss von Fr. 1'000.–, welche fristgerecht bezahlt wurden.
- D. Mit identischen Eingaben vom 21. Dezember 2023 beantragte der Gemeinderat Unterägeri, die Beschwerden seien abzuweisen und der erstinstanzliche Entscheid sei zu bestätigen; unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdeführer. Begründend wurde hauptsächlich angeführt, dass die von den Beschwerdeführern vorgebrachten sachbezogenen Gründe vielmehr für und nicht gegen eine Tempo-30-Zone sprächen. Eine belebte Strasse mit Sicherheitsdefiziten verlange nach einer Verkehrsberuhigung, was auch die fehlenden Eingaben gegen die Einführung der Verkehrsmassnahmen im Mitwirkungsprozess zeigen würden.
- E. Am 22. Dezember 2023 beantragte die Sicherheitsdirektion des Kantons Zug vernehmlassungsweise die Abweisung der Beschwerden, soweit sie sich gegen ihre Genehmigungsverfügung vom 25. September 2023 richten würden; unter Kostenfolge zulasten der Beschwerdeführer. Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass die Pflicht zum Langsamfahren bei unübersichtlichen Strassenverhältnissen gemäss Art. 31 Abs. 1 SVG auch bei Tempo-30-Zonen gelte. Zudem sei es einer sachlich zuständigen Behörde jederzeit möglich, eine konkrete Verkehrssituation einer erneuten Prüfung zu unterziehen und Massnahmen anzuordnen, auch trotz früherer anderweitig ausgegangener Volksabstimmungen.
- F. Mit Replik vom 16. Januar 2024 ergänzten die Beschwerdeführer, dass die Bewohner des Fischmattwegs aufgrund der gefährlichen Strassenverhältnisse ein Fahrverbot mit dem Zusatz "Anlieger gestattet" gefordert hätten, was die Gemeinde trotz ursprünglicher Zusicherung jedoch nie umgesetzt habe. Entgegen dem geforderten Fahrverbot böte die vom Gemeinderat angeordnete Temporeduktion auch keinen erhöhten Schutz für die Verkehrsteilnehmer, sondern suggeriere vielmehr, dass die Strasse mit 30 km/h durchfahrbar sei. Auf die weiteren Ausführungen in den Rechtsschriften ist – soweit erforderlich – in den Erwägungen einzugehen.
- G. Die Sicherheitsdirektion des Kantons Zug verzichtete am 29. Januar 2024 auf eine weitere Stellungnahme.

H. Der Gemeinderat Unterägeri erläuterte mit Eingabe vom 5. Februar 2024, dass weiterhin keine sachbezogenen Gründe vorgebracht würden. Weiter wies er die Kritik der Beschwerdeführer am angeblich ungenügenden informellen Verfahren zur Einführung der Verkehrsanordnung zurück.

I. In der Folge gingen keine weiteren Stellungnahmen ein, womit der Schriftenwechsel als abgeschlossen gilt.

Das Verwaltungsgericht erwägt:

1. In beiden Verfahren wird die gleiche Verfügung angefochten, und die Begehren in den beiden Beschwerden sind praktisch identisch und beruhen auf derselben Rechtschrift. Aus Gründen der Prozessökonomie ist die Vereinigung der Verfahren V 2023 105 und V 2023 106 sinnvoll, weshalb dies so vorgenommen wird und die Beschwerden gleichzeitig in einem Urteil behandelt werden.

2.

2.1 Gemäss § 61 Abs. 1 Ziff. 1 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG; BGS 162.1) ist die Beschwerde an das Verwaltungsgericht gegen Verwaltungsentscheide unterer kantonaler Verwaltungsbehörden zulässig, soweit sich ihre Entscheide auf Bundesrecht stützen und die Gesetzgebung keinen Weiterzug an den Regierungsrat oder das Bundesverwaltungsgericht vorsieht. Als Beschwerdeobjekt liegt ein Entscheid der Sicherheitsdirektion vom 25. September 2023 vor. Darin genehmigte die Sicherheitsdirektion die durch den Gemeinderat Unterägeri am 21. Juni 2023 beschlossenen Verkehrsanordnungen, wobei sie sich auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) und die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen, somit auf Bundesrecht, stützte. Die Sicherheitsdirektion ist laut § 5 Abs. 2 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation (VSvSs; BGS 751.21) Genehmigungsinstanz für gemeindliche Verkehrsanordnungen. Im anschliessenden Rechtsmittelverfahren gilt sie sodann als untere kantonale Verwaltungsbehörde im Sinne von § 61 Abs. 1 Ziff. 1 VRG. Da kein gesetzlicher Weiterzug ihres Genehmigungsentscheids an den Regierungsrat oder an das Bundesverwaltungsgericht vorgesehen ist, ist das Verwaltungsgericht für die Beurteilung der Beschwerden gegen den Genehmigungsentscheid zuständig. Als Beschwerdeobjekt liegt weiter ein Beschluss des

Gemeinderats Unterägeri vom 21. Juni 2023 vor. Darin erliess dieser die später von der Sicherheitsdirektion genehmigten Verkehrsanordnungen im Bereich des Fischmattwegs sowie der Ennermatt-, Schönbühl- und Wilbrunnenstrasse, Abschnitt Schulhaus Schönbühlstrasse bis über die Kreuzung Grossmattstrasse. Zuger Einwohnergemeinden sind befugt, solche Anordnungen aufgrund von Art. 3 Abs. 2 SVG i.V.m. § 5 Abs. 1 VSvSs zu erlassen. An sich wäre dieser kommunale Entscheid gemäss § 40 Abs. 1 VRG beim Regierungsrat mit Verwaltungsbeschwerde anzufechten. Da die gemeindliche Verkehrsanordnung und der Genehmigungsentscheid der Sicherheitsdirektion den gleichen Gegenstand betreffen und es gilt, eine Aufspaltung der Rechtsmittelwege zu verhindern, sind in analoger Anwendung von § 67 Abs. 2 lit. b des Planungs- und Baugesetzes (PBG; BGS 721.11) die Beschwerden gegen den Gemeinderatsbeschluss ebenfalls als Verwaltungsgerichtsbeschwerden zu behandeln. Die Beschwerden enthalten einen Antrag und eine Begründung (§ 65 Abs. 1 VRG) und wurden fristgerecht eingereicht. Die Beschwerdeführer sind beschwerdeberechtigt, da sie im Gebiet der strittigen Tempo-30-Zone respektive Begegnungszone wohnen bzw. dort über Wohneigentum verfügen und folglich von der Verkehrsanordnung besonders berührt sind. Auf die Beschwerde ist somit einzutreten.

2.2 Die Beurteilung der Beschwerde erfolgt auf dem Zirkulationsweg gemäss § 29 der Geschäftsordnung des Verwaltungsgerichtes (GO VG; BGS 162.11).

2.3 Vorliegend kann jede Rechtsverletzung, jede für den Entscheid erhebliche unrichtige oder ungenügende Feststellung des Sachverhaltes und auch die unrichtige Handhabung des Ermessens gerügt werden (§ 63 VRG).

3.

3.1 Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge in Ortschaften wurde vom Bundesrat auf 50 km/h festgelegt (Art. 4a Abs. 1 lit. a der Verkehrsregelnverordnung [VRV; SR 741.11] i.V.m. Art. 32 Abs. 2 SVG). Sie kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden, wobei der Bundesrat Ausnahmen davon vorsehen kann (Art. 32 Abs. 3 SVG). Innerorts können tiefere Höchstgeschwindigkeiten für bestimmte Strassenstrecken oder durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone angeordnet werden (Art. 108 Abs. 5 lit. d und e der Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]). Das Signal "Tempo-30-Zone" (2.59.1) kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Art. 22a SSV). Das Signal "Begegnungszone"

(2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen und gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt sind. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h (Art. 22b SSV).

3.2 Die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten ist grundsätzlich nur aus den in Art. 108 Abs. 2 SSV genannten Gründen zulässig, nämlich wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a); bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b); auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c); oder dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann (lit. d).

3.3 Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten ist in der Regel nur gestützt auf ein vorgängig zu erstellendes Gutachten zulässig. Dieses hat aufzuzeigen, dass die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist und keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 32 Abs. 3 SVG i.V.m. Art. 108 Abs. 4 SSV). Soll jedoch auf einer nicht verkehrorientierten Strasse eine Tempo-30-Zone oder eine Begegnungszone geschaffen werden, kann gemäss dem seit 1. Januar 2023 geltenden Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV auf ein Gutachten verzichtet werden. Vorausgesetzt wird einzig, dass diese Temporeduktionen aus beliebigen in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich sind. Die materielle Zulässigkeit der Anordnung einer Tempo-30-Zone beurteilt sich somit primär über die Voraussetzung der Verhältnismässigkeit (vgl. Erläuterung zur Vorlage zur Teilrevision der Signalisationsverordnung; Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling, UVEK, 24. August 2022, S. 2 f.).

Bei verkehrorientierten Strassen handelt es sich um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz (vgl. Erläuterung zur Vorlage zur Teilrevision der Signalisationsverordnung; Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling, UVEK, 24. August 2022, S. 1).

Nicht verkehrorientierte Strassen sind beispielweise Quartierstrassen, auf welchen jederzeit mit spielenden Kindern oder Kindern auf dem Schulweg zu rechnen ist, ein Strassen-

raum, welcher ein- oder beidseitig durch Bebauungen gefasst wird und überwiegend an Wohnnutzungen grenzt oder verkehrlich untergeordnete Strassen, welche primär der Erschliessung und dem Aufenthalt in Quartieren dienen (vgl. Strassennetzhierarchie des Kantons Basel-Stadt, abrufbar unter: <https://www.mobilitaet.bs.ch/motorfahrzeuge/strassennetz/strassennetzhierarchie.html#:~:text=Nicht%20verkehrsorientierte%20Strassen,sind%20auf%20reduzierte%20Geschwindigkeiten%20ausgelegt.>).

3.4 Bei der Festlegung von Tempo-30-Zonen haben die zuständigen Behörden ein weites Ermessen; es kommt ihnen ein erheblicher Gestaltungsspielraum zu (vgl. BGE 136 II 539 E. 3.2; BGer 1C_558/2019 vom 8. Juli 2020 E. 2.2; 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 2.4). Ob die Anordnung einer Tempo-30-Zone und die damit verbundenen Massnahmen zulässig sind, kann das Verwaltungsgericht mit umfassender Kognition prüfen. Bei der Überprüfung von Ermessensfragen übt es allerdings entsprechend der bundesgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. BGE 139 II 145 E. 5) Zurückhaltung, soweit die Beurteilung von einer Würdigung der örtlichen Verhältnisse abhängt, welche die zuständigen Behörden besser kennen als das Verwaltungsgericht. Verkehrsbeschränkungen wie die Anordnung einer Tempo-30-Zone sind zudem regelmässig mit komplexen Interessenabwägungen verbunden.

4. Implizit rügen die Beschwerdeführer die fehlende Verhältnismässigkeit der Verkehrsanordnungen, insbesondere die Geeignetheit dieser Temporeduktionen. Zu prüfen ist somit, ob die angefochtenen Verkehrsanordnungen der Verhältnismässigkeit im weiteren Sinne entsprechen.

5.

5.1 Die Einführung einer Tempo-30-Zone sowie einer Begegnungszone auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse hat den Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. Somit muss eine Verkehrsanordnung, welche im öffentlichen Interesse liegt, eine taugliche sowie nötige, zweck- und verhältnismässige Massnahme darstellen, wobei keine andere Massnahme mit vergleichbarem Erfolg infolge milderer Eingriffsintensität vorzuziehen ist.

5.2 Die Beschwerdeführer führen aus, dass es sich beim Fischmattweg um eine schmale Quartierstrasse, wo das Kreuzen (auch von Fahrrädern) nicht möglich sei, mit intensiver Nutzung, unter anderem durch Schüler, und unübersichtlichen Einfahrten zu verschiedenen Liegenschaften und einer angrenzenden Kinderkrippe sowie Ludothek handle.

Aufgrund dieser gefährlichen Verhältnisse müssten die Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit schon heute stark anpassen. Ihrer Ansicht nach solle die aktuelle Geschwindigkeitsregelung beibehalten werden, da eine Tempo-30-Zone eine Gefahrerhöhung für die betroffenen Verkehrsteilnehmer bedeute, weil die Temporeduktion stipuliere, Tempo 30 sei in jedem Fall den Verhältnissen angepasst. Dadurch würde der motorisierte Verkehr von einer weiteren Verlangsamung respektive Anpassung der Geschwindigkeit an die Verhältnisse absehen. Würde somit Tempo 50 generell beibehalten werden, seien die Autofahrer weiterhin im Rahmen ihrer Vorsichtspflicht gemäss Art. 4 Abs. 1 Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) gehalten, ihre Geschwindigkeit den lokalen Gegebenheiten anzupassen. Zudem habe die Bevölkerung bei einer Volksabstimmung im Jahr 2008 die Einführung von Tempo 30 im Dorf abgelehnt. Durch die jetzige Verkehrsanordnung würde entgegen dem Volkswillen gehandelt werden. Weiter habe die Anwohnerschaft auch ein Fahrverbot mit Ausnahme für Zubringerdienst gefordert, was ursprünglich auch vom Gemeinderat zugesichert, jedoch nie umgesetzt worden sei.

5.3 Entgegen den Vorbringen der Beschwerdeführer erachten die Beschwerdegegner die Einführung einer Tempo-30-Zone als notwendig. So sprächen gemäss dem Gemeinderat Unterägeri alle von den Beschwerdeführern vorgebrachten sachbezogenen Gründe für und nicht gegen die Einführung einer Tempo-30-Zone, da eine solch belebte Strasse mit Sicherheitsdefiziten auf jeden Fall nach einer Verkehrsberuhigung rufe. Zudem seien die Verkehrsteilnehmer verpflichtet, die Geschwindigkeit jederzeit und nicht nur bei Tempo 50 den Verhältnissen anzupassen, insbesondere in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, welche von Gesetzes wegen besondere Vorsicht erfordern würden. Im durchgeführten Mitwirkungsprozess seien auch keine negativen Rückmeldungen zur Einführung der Verkehrsanordnung eingegangen.

Die Sicherheitsdirektion führt ebenfalls aus, dass die Pflicht zur Anpassung der Geschwindigkeit grundsätzlich bei allen Höchstgeschwindigkeiten gelte und insbesondere bei Tempo-30-Zonen definitionsgemäss besonders rücksichtsvoll und vorsichtig gefahren werden müsse. Zudem weist die Sicherheitsdirektion darauf hin, dass die sachlich zuständige Behörde jederzeit eine konkrete Verkehrssituation einer erneuten Prüfung unterziehen und somit notwendige signalisationstechnische oder bauliche Massnahmen anordnen dürfe.

5.4 Die angefochtenen Verkehrsanordnungen sollen auf beengten Quartierstrassen, welche primär der Erschliessung von Wohngebieten dienen und oftmals beidseitig von Bebauungen eingeengt sind, mit geringer Verkehrsbelastung abseits der Hauptverkehrs-

achse von Unterägeri eingeführt werden. Die in Frage stehenden Quartierstrassen sind in unmittelbarer Nähe zu einer Schule, einer Kinderkrippe, einem Pfadfinderheim und einer Ludothek, weshalb jederzeit mit Kindern auf den Strassen zu rechnen ist. Es handelt sich somit um nicht verkehrsorientierte Strassen. Folglich haben die Verkehrsanordnungen lediglich einer Verhältnismässigkeitsprüfung zu genügen, und die Einholung eines Gutachtens ist von Gesetzes wegen nicht notwendig.

Unbestrittenermassen und von allen beteiligten Parteien anerkannt, besteht bei der aktuellen Situation im Bereich der Ennermatt- /Schönbühl- /Grossmatt- / Wilbrunnenstrasse und dem Fischmattweg aufgrund der vorherrschenden Gefahren für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere den Langsamverkehr, infolge enger und unübersichtlicher Verhältnisse Handlungsbedarf zur Entschärfung dieser Gefahren. Es besteht somit ein öffentliches Interesse an einem besonderen Schutz der Verkehrsteilnehmer, welches auch gesetzlich so statuiert ist und die Anordnung einer Temporeduktion legitimieren kann (vgl. Art. 108 Abs. 2 lit. a und b SSV). Gemäss Art. 108 Abs. 4^{bis} i.V.m. Art. 3 Abs. 2 SVG i.V.m. § 5 Abs. 1 VSvSs ist der Gemeinderat Unterägeri zuständig, auf diesen nicht verkehrsorientierten Strassen Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen einzuführen, um den öffentlichen Interessen gerecht zu werden. Tempo-30-Zonen respektive Begegnungszonen sind gemäss allgemeiner Lebenserfahrung geeignet, die besagten Gefahren für die Verkehrsteilnehmer, insbesondere für den Langsamverkehr, zu entschärfen, da diese zu einer Verkehrsberuhigung führen. Die Beschwerdeführer verkennen mit ihrer Argumentation, dass Tempo-30-Zonen von Gesetzes wegen eine Strasse kennzeichnen, in welcher besonders vorsichtig und rücksichtsvoll zu fahren ist (Art. 22a Abs. 1 SSV). Selbiges ist aufgrund der Vortrittsrechte der Fussgänger auf die Begegnungszone anwendbar (Art. 22b Abs. 1 SSV). Auch die allgemeinen Vorsichtspflichten gelten für diese beiden Tempobereiche (vgl. Art. 32 Abs. 1 SVG). In Würdigung dieser gesetzlichen Vorschriften und der Tatsache, dass eine Tempo-30-Zone oder Begegnungszone den Verkehr in geeigneter Art und Weise beruhigen, ist festzustellen, dass die angefochtenen Verkehrsanordnungen geeignet sind, das öffentliche Interesse des erhöhten Schutzes des Langsamverkehrs zu befriedigen. Die angefochtenen Verkehrsanordnungen sind weiter erforderlich, da keine geeigneten mildereren Massnahmen zu einer wesentlichen Gefahrminderung führen würden. So mussten die im Rahmen der Projektierung weiteren erarbeiteten Massnahmen verworfen werden, da ein Einbahnsystem eher zu Umwegfahrten und tendenziell zu schnellerem Fahrverhalten anregen würde und ein allgemeines Fahrverbot mit signalisiertem Zubringerdienst aufgrund der dispersen Nutzungen der Strassen polizeirechtlich nicht durchsetzbar wäre. Dies erscheint plausibel und es gibt keine Anhaltspunkte, von diesen Erwägungen

gen der Fachpersonen und Personen mit Ortskenntnissen abzuweichen. Die Einführung eines Fahrverbots auf dem Fischmattweg, wie das die Beschwerdeführer verlangen, wäre zudem eine einschneidendere Massnahme als eine Geschwindigkeitsreduktion und daher nicht verhältnismässig. Die Einführung einer Tempo-30-Zone erscheint in Anbetracht des unbestrittenen erhöhten Schutzbedürfnisses des Langsamverkehrs hingegen als verhältnismässig.

5.5 Folglich ist angesichts der beengten, unübersichtlichen und gefährlichen Verhältnisse das überwiegende öffentliche Interesse an den angefochtenen Verkehrsanordnungen infolge eines erhöhten Schutzbedürfnisses des Langsamverkehrs klar zu bejahen. Dafür spricht u.a. auch, dass eine grosse Anzahl der unmittelbar betroffenen Anwohner seit vielen Jahren für die Einführung eines allgemeinen Fahrverbots kämpfen. Mit der Anordnung der Tempo-30-Zonen und der Begegnungszone wird im Gegensatz zu einem allgemeinen Fahrverbot bei massgeblicher Erhöhung des Schutzes für den Langsamverkehr verträglich in die vorhandene Erschliessung eingegriffen. In Bezug auf die Verhältnismässigkeit dieser Anordnung muss insbesondere mitberücksichtigt werden, dass eine Tempo-reduzierung aufgrund der unbestrittenermassen gefährlichen und engen Strassenverhältnisse zur Erhöhung der Sicherheit aller Strassenverkehrsteilnehmer als erforderlich, geeignet und zweckmässig zu beurteilen sind. Daher ist die Anordnung einer Tempo-30-Zone verhältnismässig und entspricht somit den gesetzlichen Anforderungen (vgl. E. 3.2 hiavor).

5.6 Die Anordnung einer Tempo-30-Zone auf einer nicht verkehrsorientierten Strasse liegt in der alleinigen Kompetenz der Gemeinden und erfordert grundsätzlich keine Mitwirkung der Bevölkerung. Aus diesem Grund ist auf die von den Beschwerdeführern geforderte Prüfung des vom Gemeinderat Unterägeri durchgeführten informellen Mitwirkungsprozesses auf Angemessenheit oder Mangelhaftigkeit zu verzichten.

6. Zusammenfassend ergibt sich, dass die vom Gemeinderat Unterägeri beschlossenen und von der Sicherheitsdirektion genehmigten Verkehrsanordnungen nicht zu beanstanden sind. Die dagegen eingereichten Beschwerden erweisen sich als unbegründet, weshalb sie abzuweisen sind.

7. Bei diesem Ausgang des Verfahrens werden die Beschwerdeführer kostenpflichtig (§ 23 Abs. 1 Ziff. 3 VRG). Die Spruchgebühr wird auf gesamthaft Fr. 1'500.– festgesetzt und mit den von den beiden Beschwerdeführern geleisteten Kostenvorschüssen verrechnet.

net. Je Fr. 250.– werden den Beschwerdeführern zurückbezahlt. Einen Anspruch auf eine Parteientschädigung haben die in ihren amtlichen Wirkungskreisen obsiegenden Beschwerdegegner nicht (§ 28 Abs. 2a VRG).

Demnach erkennt das Verwaltungsgericht:

1. Die Verfahren werden vereinigt.
2. Beide Verwaltungsgerichtsbeschwerden werden abgewiesen.
3. Die Verfahrenskosten von Fr. 1'500.– werden den Beschwerdeführern auferlegt und mit den geleisteten Kostenvorschüssen verrechnet. Je Fr. 250.– werden den Beschwerdeführern zurückbezahlt.
4. Parteientschädigungen werden keine zugesprochen.
5. Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit der schriftlichen Eröffnung beim Schweizerischen Bundesgericht in Lausanne Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten eingereicht werden.
6. Mitteilung an die Beschwerdeführer (mit ausführlicher Rechtsmittelbelehrung), an den Gemeinderat Unterägeri, an die Sicherheitsdirektion des Kantons Zug sowie zum Vollzug von Ziffer 3 an die Finanzverwaltung des Kantons Zug (nur Dispositiv).

Zug, 14. März 2024

Im Namen der
VERWALTUNGSRECHTLICHEN KAMMER
Der Vorsitzende

Der Gerichtsschreiber

versandt am