

Elektronisch an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 14. Februar 2022

Vernehmlassung Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling (Vernehmlassung 2021/89)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur vorgeschlagenen Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar.

Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Der VCS begrüsst die vorgeschlagenen Erleichterungen für die Einführung von Tempo 30 und Begegnungszonen. Eine Unklarheit besteht betreffend Begegnungszonen auf verkehrsorientierten Strassen. Ausserdem besteht aus unserer Sicht Anpassungsbedarf auf Gesetzesebene mit dem Ziel die zweckmässige Anwendung von Tempo 30 (auch auf verkehrsorientierten Strassen) grossflächig zu erlauben.

Carpooling

Der VCS begrüsst die Einführung der Signalisation Carpooling, fordert jedoch Anpassungen bei der vorgeschlagenen Umsetzung und schlägt die Anwendung der neuen Signalisation für Mitfahrgemeinschaften auf bestehenden Spuren des motorisierten Individualverkehrs und bei Pannestreifenumnutzungen vor.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Ruedi Blumer

Präsident

Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Grundsätzliche Haltung

Tempo 30 erhöht die Sicherheit und die Lebensqualität, senkt die die Lärmbelastung und ermöglicht die Koexistenz von motorisiertem- mit Fuss- und Veloverkehr.

Die Vorteile von flächendeckendem Tempo 30 auf siedlungsorientierten, aber auch auf verkehrsorientierten Strassen sind in Fachkreisen unbestritten und die Massnahme wird von einer Mehrheit der Bevölkerung befürwortet. Die vorgeschlagenen Erleichterungen bei siedlungsorientierten Strassen beschleunigen den Prozess und entlasten die Gemeinden. Die Erfahrungen zeigen, dass bei flächiger Umsetzung von Tempo 30 die Geschwindigkeitslimite besser eingehalten wird und dadurch weniger bauliche Massnahmen erforderlich sind. Die sprachliche Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und nichtverkehrsorientierten (respektive siedlungsorientierten) Strassen ist nicht in jedem Fall klärend. So ist es im dicht bebauten Siedlungsraum nicht immer einfach diese Einteilung auf Basis des realen Verkehrsaufkommens einer Strasse, welches sich über die Zeit verändern kann, zu machen.

Artikel für Artikel

SSV Art. 1 Abs. 9

Eine Unklarheit besteht betreffend Begegnungszonen. Diese kommen heute auch auf verkehrsorientierten Strassen zum Einsatz und haben sich dort bewährt. Zum Beispiel im Umfeld von Bahnhöfen, Schulen oder auf Verkehrsknoten mit einem hohen Anteil des Fussverkehrs. Die rechtlichen Umstellungen und die Aufnahme der Definition der „verkehrsorientierten Strassen“ dürfen nicht dazu führen, dass diese Anwendung in Zukunft erschwert oder verunmöglicht würde.

Mit der neuen rechtlichen Grundlage muss es weiterhin möglich sein, dass Begegnungszonen (mit Gutachten) auch auf verkehrsorientierten Strassen realisiert werden können (vgl. Antrag 1 im Fragebogen).

SSV Art. 2a Abs. 5 und 6

Die Erleichterungen für Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen sind ein wichtiger Zwischenschritt für mehr Sicherheit und Lebensqualität in den Dörfern, Städten und Agglomerationen.

In Absatz 5 wird die Einschränkung fallen gelassen, dass Tempo-30-Zonen nur auf Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter angeordnet werden dürfen. Die Einschränkung hat sich in der Praxis nicht als zweckmässig erwiesen. Deren Aufhebung wird deshalb begrüsst.

Handlungsbedarf auf verkehrsorientierten Strassen

Aber auch auf verkehrsorientierten Strassen besteht Handlungsbedarf. Aktuelle Forschungsarbeiten, Erfahrungen im Ausland mit flächendeckend Tempo 30 und Vorher-Nachher-Untersuchungen mit Tempo 30 auf Hauptstrassen in der Schweiz zeigen, dass Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen ein zweckmässiges und kostengünstiges Instrument ist, um die drängenden Sicherheits- und Lärmdefizite zu beheben und dass u.a. aufgrund des verstetigten Verkehrsflusses, Tempo 30 auch die Funktion des übergeordneten Strassennetzes sehr gut zu erfüllen vermag.

Weil sich auf verkehrsorientierten Strassen die Problematik von Unfällen, Lärm, fehlender Koexistenz und Attraktivitätseinbusse der Ortszentren besonders akzentuiert, braucht es auf Ebene SVG entsprechende Anpassungen, welche die zweckmässige Anwendung von Tempo 30 (auch auf verkehrsorientierten Strassen) grossflächig erlauben (vgl. Antrag 2 im Fragebogen).

Diesem Paradigmenwechsel folgt auch die Europäische Union. Im Herbst hat das EU-Parlament mit grosser Mehrheit einem Beschluss zugestimmt, indem die Mitgliedsländer aufgefordert werden, sich für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 in Wohngebieten und auf allen Strassen mit viel Fuss- und Veloverkehr einzusetzen.

Entsprechend ist die Aufhebung der Einschränkung gemäss Absatz 6, wonach Hauptstrassenabschnitte bisher nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone (z. B. in einem Ortszentrum oder einem Altstadtgebiet) einbezogen werden konnten, zu begrüssen.

Dass ein Tempo-30-Abschnitt auf einer verkehrsorientierten Strasse regelmässig in die Tempo-30-Zone einbezogen werden soll, wenn eine solche angrenzend vorhanden ist (Erläuternder Bericht Seite 4) ist einfacher für die Signalisation und klarer für die Strassenbenutzer. Es ist daher richtig, diese Praxis als Regel zu beschreiben.

Nachkontrolle

Die Beibehaltung der Nachkontrolle gemäss Artikel 6 (Erläuternder Bericht Seite 5) wird als wichtige Massnahme zur Qualitätssicherung begrüsst.

SSV Art. 108 Abs. 4bis und SSV Art. 3

Für jede neue Tempo-30-Zone musste bisher ein neues Gutachten in Auftrag gegeben werden. Mit der Aufhebung des Gutachtens fällt für die Gemeinden, die Tempo 30 flächendeckend auf siedlungsorientierten Strassen einführen möchten, eine grosse administrative und auch finanzielle Hürde weg. Die erforderliche Begründung, dass mit T30 die Sicherheit im Wohnquartier erhöht und die Umweltbelastung reduziert werden kann, war ein unnötiger Aufwand für eine offensichtliche Sachlage.

Tempo 30 ist wirksam, zweckmässig und verhältnismässig. Die wenigen Sekunden Zeitverlust stehen in keinem Verhältnis zum Sicherheitsgewinn, wie dem Rückgang der schweren Unfälle um mindestens einen Drittel bei realen Bedingungen (Erläuternder Bericht, Seite 2) und zum Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm (Tempo 30 halbiert die Schallintensität, was einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht). Zusätzlich fallen die – insbesondere in der Nacht – störenden Lärmspitzen weg.

Dass nun die Gemeinde und Bewilligungsbehörde mehr Ermessenspielraum erhalten, Tempo 30 oder eine Begegnungszone auf nichtverkehrsorientierten Strassen aufgrund der örtlichen Verhältnisse und Bedürfnissen anzuordnen, wird deshalb begrüsst.

Carpooling

Grundsätzlich begrüsst der VCS die Absichten des Bundes, die Verkehrs- und Umweltbelastung durch entsprechende Massnahmen zu reduzieren. Wir bezweifeln aber, dass die vorgeschlagenen Verordnungsänderungen dazu führen, dass das Verkehrsaufkommen und die Umweltbelastung durch den Autoverkehr sinken. Deshalb sind wir mit der Einführung der Signalisation Carpooling einverstanden, fordern aber Anpassungen bei der Umsetzung.

Erstens führt die Tatsache, dass wie im Erläuterungsbericht erwähnt auch Familienautos den „Mitfahrgemeinschaften“ zugeordnet werden sollen dazu, dass dadurch die Nutzung von motorisierten Fahrzeugen bei Familien gefördert und somit Mehrverkehr generiert wird. Und zweitens hat die Mitbenutzung der Busspur durch die Mitfahrgemeinschaften zur Folge, dass der nachhaltige Verkehr von ÖV und Velos, denen diese Spuren momentan vorbehalten sind, eingeschränkt wird. Deshalb beantragt der VCS den Artikel 65 Abs. 15 zu streichen respektive anzupassen (vgl. Antrag 3 und Eventualantrag zu Antrag 3 im Fragebogen). Zudem schlagen wir die Anwendung der neuen Signalisation für die Mitfahrgemeinschaften auf bestehenden Spuren des motorisierten Individualverkehrs und bei Pannestreifenumnutzungen vor (vgl. Antrag 4 im Fragebogen).