



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Abteilung Direktionsgeschäfte
Politik, Wirtschaft, Internationales
3003 Bern

Teilrevision der Signalisationsverordnung: Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) und der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) in Sachen «Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» Stellung zu nehmen.

Gerne äussert sich der Urner Regierungsrat mittels dem zugestellten Fragebogen und stellt zusätzlich die zwei folgenden Anträge:

Antrag 1

Der Regierungsrat befürwortet Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Der Regierungsrat fordert jedoch, dass eine Ausnahmeregelung betreffend Gültigkeit der im Entwurf der SSV vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzung für Angehörige von Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz sowie den Milizkräften der Feuerwehr beim Einrücken aufgenommen wird. In diesem Zusammenhang ist auch auf die bisher erforderliche Erstellung eines Gutachtens keinesfalls zu verzichten.

Begründung

Das Fehlen einer Ausnahmeregelung betreffend Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen für Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen hätte verheerende Folgen auf die Einsatzzeiten, weil die Einsatzkräfte für die Fahrt zum Einsatzort länger bräuchten. Bei den Angehörigen der Milizfeuerwehren kommt dieser Umstand sogar doppelt zum Tragen, weil sie nicht nur länger für die Fahrt vom Depot zum Einsatzort bräuchten, sondern auch für das Einrücken ins Depot. Bereits heute darf zwar auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden. Dennoch kommt auch in diesem Fall der «Rasertatbestand» gemäss Artikel 90 Absätze 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) zum Tragen. Dies bedeutet, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur mehr 30 km/h der «Rasertatbestand» bereits ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h erfüllt ist. Erste Städte haben zudem bereits Tempo-30 in der Nacht auf ihrem gesamten Gebiet eingeführt. Je nach Einsatzort hat damit die Feuerwehr keine Chance mehr, die erforderliche Einsatzzeit einzuhalten. Kann diese nicht mehr eingehalten werden, wird dies früher oder später Menschenleben kosten. Im Hinblick auf diese für die Einsatzkräfte komplexe Situation erachtet der Regierungsrat die bisher erforderliche Erstellung eines Gutachtens zur Erstellung neuer Tempo-Zonen-30 weiterhin als notwendig (vgl. auch Ausführungen auf dem Fragebogen zu Frage 2).

Antrag 2

Der Regierungsrat wünscht ausserdem, dass eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird.

Begründung

Bei der erleichterten und damit wohl zunehmenden Einführung von Tempo-30-Zonen dürften auch vermehrt bauliche Massnahmen zur Durchsetzung der beabsichtigten Verkehrsberuhigung (z. B. Bremsschwellen, Verkehrsinseln) ins Auge gefasst werden. Solche Massnahmen sind nicht nur mit hohen Kosten verbunden, sie würden auch der in Antrag 1 geforderten Ausnahmeregelung entgegenlaufen. Daher sollen nur nach eingehender Prüfung der Zufahrtswege neue Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 22. Februar 2022



Beilage

- Fragebogen

Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Urban Camenzind

Roman Balli



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung

Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Uri Standeskanzlei Rathausplatz 1 6460 Altdorf
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word -Dokument bis am 25. Februar 2022 an folgende E-Mail-Adresse: signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Entwurf der Signalisationsverordnung (E-SSV)

1.	Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Tempo-30-Zonen		
	Sind Sie einverstanden, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen den allgemeinen Regeln für Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen unterstellt wird (Art. 108 Abs. 4 ^{bis} E-SSV)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Grundsätzlich kann dem Vorschlag zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen, die nicht mehr den qualifizierten Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 1 bis 3 SSV, sondern den allgemeinen Voraussetzungen von Art. 3 Abs. 4 SVG zu unterstellen sind, zugestimmt werden. Weiterhin ist es jedoch unerlässlich, dass bei Tempo-30-Zonen, die Voraussetzungen von Art. 108 SSV sowie Art. 5 der Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3 UVEK-VO) weiterhin erfüllt sein müssen.	Art. 1 Abs. 9 SSV Verkehrsorientierte Strassen sind Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet sind und Bestandteile des übergeordneten Netzes sind. <u>Sie dienen primär dem Durchleiten und Sammeln des Verkehrs aus den Quartieren sowie dem Verbinden von Ortsteilen.</u>	

	Dass bei der Einführung von Tempo-30-Zonen künftig auf die Strassenfunktion abgestützt wird, wird als zweckmässig angesehen. Die Definition des Begriffs «verkehrsorientierte Strasse» wird allerdings als unzureichend empfunden und führt in der Praxis möglicherweise zu Unklarheiten. Denn im Gegensatz zur heute bestehenden Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenstrasse sind die «verkehrsorientierten Strassen» weder signalisiert noch planerisch festgelegt. Zudem suggeriert die Formulierung im Art. 1 Abs. 9 SSV, dass es neben den verkehrsorientierten Strassen auch noch siedlungsorientierte Strassen gibt, die zum übergeordneten Netz gehören. Siedlungsorientierte Strassen sind gemäss der VSS-Norm 40 040 b (Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute) verkehrlich untergeordnete Strassen und gehören nicht zum übergeordneten Netz. Zudem gilt es zu beachten, dass gemäss VSS-Norm 40 040 b Verbindungsstrassen vorwiegend untergeordnete Strassen sind, die ausserhalb besiedelter Gebiete das übergeordnete Netz von Hauptverkehrsstrassen und Hochleistungsstrassen ergänzen. Verbindungsstrassen sind aber ganz klar verkehrsorientierte Strassen, auch wenn sie gemäss VSS-Norm 40 040 b untergeordnete Strassen sind. Die Definition in der Signalisationsverordnung ist weiter zu konkretisieren, damit für die Umsetzung Klarheit geschaffen werden kann. Es stellt sich zudem die Frage, ob eine Formulierung von «siedlungsorientierten Strassen» nicht zielführender wäre.	Alternative Formulierung: <u>Siedlungsorientierte Strassen sind Strassen, die nebst der verkehrlichen Funktion auch den quartierinternen Nutzungsaktivitäten (Aufenthalt, Begehen, Spiel usw.) dienen.</u>
--	---	--

2.	Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Anordnung von Tempo-30-Zonen		
	Sind Sie einverstanden, dass zur Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen neu kein Gutachten mehr nötig ist (Art. 108 Abs. 4 ^{bis} E-SSV)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Die Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren (siedlungsorientierten Strassen) ist mehrheitlich sinnvoll. Deshalb wird die Vereinfachung der Praxis zur Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen grundsätzlich begrüsst. Erfahrungen zeigen allerdings, dass die Fahrzeuglenkenden ihre Geschwindigkeiten stark	Wir beantragen, dass auch künftig für die Anordnung einer Tempo-30-Zone auf siedlungsorientierten Strassen ein Gutachten erforderlich ist. Es ist allerdings zweckmässig, wenn die Einführung grundsätzlich vereinfacht und der Umfang des Kurzgutachtens reduziert wird. Zwingender Bestandteil sollte eine Geschwindigkeitsmessung bleiben, basierend darauf sind auch	

	dem Strassenraum anpassen. Die Anordnung des Signals «Tempo-30-Zone» führt in der Regel nur zu einer geringen Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeiten. Damit das Geschwindigkeitsregime eingehalten wird, sind oft flankierende Massnahmen erforderlich, die heute im Rahmen des Kurzgutachtens festgelegt werden. Ein kompletter Verzicht auf ein Kurzgutachten erachten wir als kaum zweckmässig. Ein solcher würde dazu führen, dass ohne den Vorschlag flankierender Massnahmen vielerorts eine Scheinsicherheit geschaffen wird. Eine von der bfu durchgeführte Piloterhebung (Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen vom 2020) zeigt, dass die signalisierte Geschwindigkeit 30 in Tempo-30-Zonen heute vielerorts nur unzureichend eingehalten wird. Es muss damit gerechnet werden, dass die Geschwindigkeit noch weniger eingehalten würde und auch der Vollzug erschwert wird. Ohne entsprechendes Gutachten könnten künftig Tempo-30-Zonen auch dort eingeführt werden, wo sie heute aufgrund flankierender Massnahmen als unverhältnismässig gelten. Ausserdem muss damit gerechnet werden, dass Tempo-30-Zonen an Orten angeordnet werden, an welchen Tempo-30-Zonen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (bspw. Sicherstellung der Sichtverhältnisse) nicht die geeignetste Massnahme darstellt. Es wird als wenig zweckmässig erachtet, wenn Begegnungszonen überall im Strassennetz angeordnet werden können. Die Einführung solcher Zonen im Strassennetz ist nicht zielführend, wenn der Strassenraum die notwendigen Voraussetzungen und Anforderungen nicht erfüllt bzw. entspricht (z.B. bauliche Trennung zwischen dem Fahr- und Fussverkehr durch Trottoir, Fussgängerlängsstreifen, Fussgängerstreifen). Aus den genannten Gründen ist auch künftig im Rahmen eines Kurzgutachtens zu beurteilen, ob eine Zone nötig, zweck- und verhältnismässig ist bzw. ob eine reine Signalisation ausreicht oder flankierende Massnahmen erforderlich sind. Um dies zu beurteilen sind Geschwindigkeitsmessungen unumgänglich.	künftig die flankierenden Massnahmen festzulegen. Im Rahmen der vorliegenden Revision ist die Praxistauglichkeit durch eine Erfolgskontrolle sicherzustellen und das weitere Vorgehen festzulegen, falls die gewünschte Wirkung nach Einführung von Tempo-30-Zonen nicht eintritt.
--	---	--

3.	Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr
	Sind Sie einverstanden, dass für die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften ein Symbol eingeführt wird (), das auf einer Zusatztafel dem allgemeinen Fahrverbot, dem Fahr-

	verbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesatzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr kann an gewissen Stellen wie z.B. an stark befahrenen Grenzübergängen, sinnvoll sein. Auf städtischem Gebiet hingegen sind priorisierte Fahrstreifen aus Platzgründen schwer umsetzbar. Sofern Carpooling sinnvoll umsetzbar sind, ist die Einführung zu befürworten.		

4.	Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im ruhenden Verkehr		
	Sind Sie einverstanden, dass das Symbol «Mitfahrgemeinschaft» im ruhenden Verkehr nur das Parkieren von Fahrzeugen erlaubt, die sowohl beim Zufahren als auch beim Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind (Art. 65 Abs. 16 E-SSV)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Der Vollzug der Einhaltung dieser entsprechenden Signalisationen durch die Polizei ist in Frage gestellt. Es ist nicht umsetzbar und unmöglich zu kontrollieren. Eine wirkungsvolle Umsetzung könnte nur mittels eines sehr hohen Personalaufwands durchgesetzt werden.		