



Protokollauszug vom

02.02.2022

Departement Bau / Tiefbauamt:

Vernehmlassung zuhanden Schweizerischer Städteverband (SSV) betr. Vernehmlassung Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

IDG-Status: öffentlich

SR.21.901-2

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Schreiben gemäss Beilage wird genehmigt.
2. Mitteilung mit Beilage an: Departement Bau, Tiefbauamt, Verkehr, Projekte, Strasseninspektorat; Baupolizeiamt, Amt für Städtebau; Departement Technische Betriebe, Stadtbus; Departement Sicherheit und Umwelt, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Stadtpolizei, Schutz und Intervention.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Der Stadtrat

Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Schweizerischer Städteverband
Herr Direktor Martin Flügel
Monbijoustrasse 8
Postfach
3001 Bern

2. Februar 2022 SR.21.901-2

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

Sehr geehrter Herr Flügel
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Winterthurer Stadtrat dankt Ihnen für die Gelegenheit, sich an der Vernehmlassung zur Teilrevision der Signalisationsverordnung zu beteiligen. Grundsätzlich begrüsst die Stadt Winterthur die vorgeschlagene Revision der Signalisationsverordnung und unterstützt die Absichten des Bundes, die Einführung von Tempo 30-Zonen und Carpooling zu vereinfachen. Jedoch geht dem Stadtrat die Teilrevision bezüglich Tempo 30-Zonen zu wenig weit, und die vorgeschlagene Unterscheidung zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen gemäss dem Bau- und Planungsrecht im Strassenverkehrsrecht erachtet er als kritisch. Die Aufnahme des Symbols «Mitfahrgemeinschaften» in der Signalisationsverordnung nimmt er zur Kenntnis, schätzt dessen Beitrag zur Reduktion der Verkehrsüberlastung und der Umweltbelastung allerdings als geringfügig ein. Die Mitbenutzung der Busfahrbahn durch Mitfahrgemeinschaften erachtet er gar als kontraproduktiv und lehnt sie ab. Gerne erläutert er im Folgenden seine Standpunkte:

Zur Vereinfachung der Einführung von Tempo 30-Zonen

Der Stadtrat begrüsst das Bestreben des Bundes, die Einführung von Tempo 30-Zonen zu vereinfachen. Dies unterstützt die Umsetzung des im vergangenen Jahr beschlossenen Zielbilds Temporegime wie auch der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040. Der Stadtrat unterstützt somit den Vorschlag, dass neu für solche Zonen die generellen Voraussetzungen für Verkehrsanordnungen und -beschränkungen gelten sollen und gemäss Artikel 3 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes angeordnet werden können, wenn dies aus beliebigen in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist. Dabei kommt der zuständigen Behörde bei der Beurteilung der Erforderlichkeit der Massnahme ein weiter Ermessungsspielraum zu und die Erarbeitung eines Gutachtens ist nicht mehr nötig. Die neue Regelung soll auch für Begegnungszonen Anwendung finden, wodurch Artikel 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen gegenstandslos wird und aufgehoben werden kann.¹ Der Artikel umfasst die allgemeinen Bestimmungen an ein Gutachten.

¹ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2002/23/de>

Hingegen sieht die Stadt Winterthur die Aufnahme und dadurch Festlegung des Begriffs «verkehrsorientierte Strassen» in der Signalisationsverordnung gemäss der Vernehmlassungsvorlage kritisch und lehnt die entsprechenden Änderungsvorschläge, namentlich Art. 1 Abs. 9² sowie Art. 2a Abs. 5 und 6 der Signalisationsverordnung, ab. Die Unterscheidung zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen ist überholt, da sie nicht die örtlichen Gegebenheiten heutiger Städte und Dörfer sowie deren Herausforderungen, wie beispielsweise die zunehmende Siedlungsentwicklung nach innen, widerspiegelt. Eine Trennung wirkt entgegen der gewünschten Vereinfachung der Einführung von Tempo 30 und erschwert die Entwicklung von auf Menschen ausgerichteten, städtischen, multifunktionalen Räumen. Primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Strassen gibt es im Siedlungsgebiet, also auch in Städten, mit Ausnahme der Autobahnen, nicht mehr.

Stattdessen plädiert der Stadtrat für eine Beweislastumkehr zugunsten von Tempo 30. Innerorts soll die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt und auf übergeordneten Strassen kann mit einem Gutachten die Höchstgeschwindigkeit heraufgesetzt werden. Da die Vorzüge von Tempo 30 gegenüber Tempo 50 vielseitig und erwiesen sind, ist die übergeordnete Anpassung der Höchstgeschwindigkeiten innerorts die logische Konsequenz. Mit der Einführung von generell 30 km/h innerorts wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht, denn der Anhalteweg wird kürzer und Gefahrenstellen werden früher erkannt. Dies führt zu weniger Verkehrsunfällen mit geringeren Unfallfolgen, zu sichereren Schulwegen, und zu einfacherem Queren von (übergeordneten) Strassen. Der Verkehr fliesst zudem gleichmässiger, wodurch sich auch die Lärmemissionen verringern und die Lärmbelastung für die Anwohnenden und alle, die sich in den Quartieren aufhalten, reduziert. Die Aufenthalts- und dadurch Lebensqualität im öffentlichen Raum wird durch den reduzierten CO₂-Ausstoss sowie tieferen Strassenverkehrslärm erhöht.

Falls an der Differenzierung festgehalten wird, vertritt der Winterthurer Stadtrat die Position, dass diese innerorts gar nicht zur Anwendung kommt, da – mit Ausnahme der Autobahnen – im Siedlungsgebiet generell keine auf den motorisierten Verkehr ausgerichteten Strassen mehr vorhanden sind. Stattdessen soll die Netzeinteilung gemäss der kommunalen Richtpläne massgebend sein. So wird den Gemeinden die notwendige Autonomie erteilt. Die Strassen in den Städten und Dörfern sollen auf die Bedürfnisse der Menschen ausgerichtet sein und dienen der Fortbewegung mittels aller Verkehrsarten, das heisst namentlich auch des Fussverkehrs, des Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs. Soll der Fokus auf Kapazitäten gelegt werden, so ist die Menge an Menschen, welche eine Strasse nützen und auf ihr befördert werden können entscheidend und nicht die Menge an Fahrzeugen.

Zu Mitfahrgemeinschaften (Carpooling)

Der Stadtrat begrüsst die Absichten des Bundes, die Verkehrsüberlastung und Umweltbelastung in den Gemeinden und Dörfern durch entsprechende Massnahmen zu reduzieren. Der Nutzen von Mitfahrgemeinschaften jedoch wird, zumindest aus städtischer Sicht, als gering eingeschätzt. In der Stadt Winterthur wird das Symbol «Mitfahrgemeinschaften» voraussichtlich kaum zum Einsatz kommen. Die Limitierung des motorisierten Individualverkehrs entspricht der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 und dem Netto-

² Der seit dem 1. Januar 2021 nicht mehr gültige Artikel würde nun mit der Begriffsunterscheidung reaktiviert resp. neu definiert.

Null-Ziel wie auch dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich und soll mit adäquaten Massnahmen erreicht werden, wie beispielsweise der Parkraumplanung. Indem gemäss Erläuterungsbericht auch Familienautos der Mitfahrgemeinschaft zugeordnet werden sollen, wird die Nutzung von motorisierten Fahrzeugen bei Familien de facto gefördert. Diese Inklusion wird von der Stadt Winterthur nicht unterstützt; sie läuft dem übergeordneten Ziel der Teilrevisionsanpassung, der Verringerung der Verkehrsüberlastung sowie Umweltbelastung, zuwider.

Ebenso wenig unterstützt die Stadt Winterthur die Mitbenutzung der Busfahrbahn durch Mitfahrgemeinschaften. Mit der Öffnung des ansonsten dem ÖV vorbehaltenen Fahrbahnstreifens für Mitfahrgemeinschaften wird im städtischen Raum Mehrverkehr generiert und der ÖV ausgebremst. Die Massnahme schmälert die Attraktivität des städtischen ÖV-Angebots: Es kann zu Stau und folglich zu mehr Verspätungen beim ÖV kommen. Das ÖV-Angebot soll jedoch gemäss der Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040 ausgebaut und gefördert werden. Die Mitbenutzung der Busfahrbahn durch den motorisierten Individualverkehr verfehlt dieses Ziel. Der Stadtrat erachtet zudem ein Parkplatzangebot für Mitfahrgemeinschaften im städtischen Raum als nicht notwendig. Die Kontrolle ist schwierig und die lediglich punktuell verfügbaren Carpooling-Parkplätze werden meist genau nicht am gewünschten Zielort oder in dessen Nähe verfügbar sein. Dies schränkt den Nutzen der Massnahme beträchtlich ein.

Auch wenn sich der Stadtrat demzufolge nicht vorstellen kann, das Symbol «Mitfahrgemeinschaften» in Winterthur einzusetzen, spricht im Sinne der Gemeindeautonomie nichts gegen die Änderungsvorschläge in der Signalisationsverordnung Art. 65 Abs. 15.

Der Stadtrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Stadtrates



Michael Künzle
Stadtpräsident



Ansgar Simon
Stadtschreiber

Mailkopie an: info@staedteverband.ch