



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Motion 2022-GC-197

### **Mehr Flexibilität und optimierte Ortsdurchfahrten durch das Hinzufügen von 40 km/h als allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ergänzung zu 50 km/h und 30 km/h**

---

Urheber/in:	<b>Esseiva Catherine / Michellod Savio</b>
Anzahl Mitunterzeichner/innen:	<b>9</b>
Einreichung:	<b>31.10.2022</b>
Begründung:	<b>31.10.2022</b>
Überweisung an den Staatsrat:	<b>31.10.2022</b>
Antwort des Staatsrats:	<b>07.11.2023</b>

---

#### **I. Zusammenfassung der Motion**

Mit der am 31. Oktober 2022 eingereichten und begründeten Motion fordern Grossrätin Catherine Esseiva und Grossrat Savio Michellod die Schaffung der Möglichkeit, eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h für Hauptverkehrszonen in Ortschaften einzuführen, um eine Alternative zur allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder zu Tempo-30-Zonen zu bieten.

Dies schüfe eine grössere Flexibilität und erlaubte es, die Anschlüsse auf den Achsen des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten, den Verkehrsfluss in den Verkehrszonen, insbesondere für den landwirtschaftlichen Verkehr, sicherzustellen und die Varianten bei der Wahl der Einrichtungen zu optimieren.

Die Motion hält fest, dass derzeit für die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h eine Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten bewilligt werden muss und dass eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h das systematische Erstellen von Gutachten überflüssig machen würde.

#### **II. Antwort des Staatsrats**

Einleitend möchte der Staatsrat ein paar Begriffe betreffend Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Schweiz in Erinnerung rufen.

Derzeit gibt es drei Arten von Höchstgeschwindigkeiten:

- > die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten;
- > die zonenweisen Höchstgeschwindigkeiten;
- > die Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten.

Nach Artikel 4a der Verkehrsregelnverordnung des Bundes (VRV) gibt es als Grundregel  
**4 allgemeine Höchstgeschwindigkeiten:**

- > 120 km/h: auf Autobahnen;
- > 100 km/h: auf Autostrassen;
- > 80 km/h: ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen;
- > 50 km/h: im ganzen dicht bebauten Gebiet einer Ortschaft.

Diese Höchstgeschwindigkeiten gelten grundsätzlich ab dem Signal, das den Beginn der Höchstgeschwindigkeit anzeigt, bis zum Signal, das dessen Ende anzeigt; sie müssen nicht wiederholt werden und gehen mit keinen besonderen Regelungen einher.

Es gibt **2 zonenweise Höchstgeschwindigkeiten**, die in der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) geregelt sind:

- > die Tempo-30-Zonen;
- > die Begegnungszonen (20 km/h).

Diese Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten vom Zonensignal bis zum Ende-Zonensignal und werden vorrangig auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen eingeführt. Sie müssen nicht wiederholt werden, doch wird die Höchstgeschwindigkeit in der Regel mit der baulichen Gestaltung des Strassenraums erzwungen. Bei diesen Verkehrsregimen gelten besondere Regelungen wie der Rechtsvortritt und die Unzulässigkeit von Fussgängerstreifen ausser in begründeten Ausnahmen. In Tempo-30-Zonen haben Fahrzeuge Vorrang, in Begegnungszonen die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Die **Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten** (z. B. 70 km/h, 60 km/h oder 30 km/h) umfassen alle Geschwindigkeitsbegrenzungen, die nicht in die oben genannten Kategorien fallen. Sie können aus Sicherheitsgründen, zur Begrenzung übermässiger Umweltbelastungen oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses in Betracht gezogen werden. Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten muss durch ein Gutachten abgeklärt werden, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind (Art. 108 SSV, SR 741.21). Diese Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten ab der Stelle, wo das Vorschriftssignal steht, bis zum Ende-Signal, höchstens aber bis zum Ende der nächsten Verzweigung. Soll die Geschwindigkeitsbeschränkung über die Verzweigung hinausgehen, muss das Signal in beiden Verkehrsrichtungen wiederholt werden.

Was die Zuständigkeiten des Kantons für die Signalisation und insbesondere für die verschiedenen Geschwindigkeitsregimes betrifft, so ist das Tiefbauamt für die Anwendung dieser bundesrechtlichen Vorgaben zuständig, unabhängig davon, ob es sich um Kantons-, Gemeinde- oder Privatstrassen in öffentlicher Nutzung handelt. Da es sich um gesamtschweizerische Vorgaben handelt, haben die Kantone bei der Anwendung der Strassensignalisation einen geringen Interpretationsspielraum.

Aus Sicht der Sicherheit erscheint eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h nicht sinnvoll, da sie zu nahe an der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h liegt, um signifikante Auswirkungen und eine Senkung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zu erzielen. So erscheint es sinnvoller, die Strassen innerorts so zu gestalten, dass eine effektive Geschwindigkeit von 40 km/h erreicht wird, ohne notwendigerweise das Verkehrsregime zu ändern. Als Beispiel können die Prinzipien genannt werden, die in einigen Projekten zur Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten (Valtraloc) vorgesehen sind. Es sei daran erinnert, dass 50 km/h die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Verhältnissen, aber kein zu erreichendes Ziel ist. So müssen

die Fahrzeuglenkerinnen und -lenker ihre Geschwindigkeit an die jeweiligen Umstände (örtliche Verhältnisse, Sichtverhältnisse, Zustand der Fahrbahn, Verkehrsaufkommen usw.) anpassen. Weiter kann sich eine zu grosse Vielfalt von Geschwindigkeitsregimen unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit als kontraproduktiv erweisen: Die Verkehrsteilnehmenden müssen aus der Umgebung ableiten können, welche allgemeine Höchstgeschwindigkeit nach Artikel 4a VRV gilt.

Angesichts der gesellschaftlichen Entwicklung und der damit verbundenen unterschiedlichen Bedürfnisse ist der Staatsrat der Ansicht, dass es in den Fällen, in denen Tempo 30 gerechtfertigt und zulässig ist, sinnvoller wäre, über ein bundesrechtliches Instrument zu verfügen, das es erlaubt, Tempo 30 nicht nur durch eine zonenweise Regelung oder durch eine Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten einzuführen, sondern auch durch eine zusätzliche allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, um ein Übermass an Signalisierung zu vermeiden, wenn die Normen (insbesondere die Vorgaben zum Lärmschutz) für eine Ortsdurchfahrt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h vorschreiben. Dieses Verkehrsregime könnte innerorts je nach Situation viele der auftretenden Sicherheits- und Umweltprobleme lösen und gleichzeitig einige der derzeitigen Vorschriften vermeiden (insbesondere die Wiederholung des Signals 30 km/h an jeder Kreuzung), ohne mit den zonenweisen Beschränkungen in Konkurrenz zu treten. Ein solcher Vorschlag wurde jedoch kürzlich von der Bundesversammlung abgelehnt. Auch wurde dem Parlament bisher kein Antrag zur Einführung einer rechtlichen Möglichkeit zur Schaffung einer zusätzlichen Kategorie «40 km/h» innerhalb der in der VRV festgelegten allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten unterbreitet.

Weil die Zuständigkeit beim Bund liegt, kann der Staatsrat dem Grossen Rat abschliessend nur empfehlen, die Motion abzulehnen.