



Aarau, 9. Dezember 2019  
GV 2018 – 2021 / 50

## Botschaft

### Postulat FDP: Sicherere Strassen durch weniger Verkehrsleitsysteme, Pilotprojekt

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 13. September 2018 hat Einwohnerrat Christian Oehler (FDP) das Postulat "Sicherere Strassen durch weniger Verkehrsleitsysteme, Pilotprojekt" eingereicht den Stadtrat gebeten, unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit und der Strassenunterhaltskosten eine Vereinfachung des Verkehrsleitsystems (Ampeln, Signalisationen) zu prüfen.

Zu den Anträgen des Postulats wird wie folgt Stellung genommen:

#### **Antrag 1:**

(Der Stadtrat wird gebeten:) Die Möglichkeit eines Pilotversuchs – in Zusammenarbeit mit dem Kanton – abzuklären, wie sich folgende Vereinfachungen des Verkehrsleitsystems auf die Verkehrssicherheit und die Strassenunterhaltskosten auswirken. Damit bei Strassenzügen mit beiden Kategorien (Kantons-/Gemeindestrassen im gleichen Strassenzug/Strassenraum) eine einheitliche Lösung erreicht werden kann wie:

- Verzicht auf Verkehrsampeln
- Weitgehender Verzicht auf Signalisationen aufgrund der von Stadt und Kanton zu prüfenden Kriterien
- Einführung einer einheitlichen Höchstgeschwindigkeit

#### **Stellungnahme zum Antrag 1, Verkehrsampeln und Signalisation:**

Verkehrsampeln haben diverse Funktionen: Sie dienen z.B. der Regelung des Verkehrs auf Kreuzungen, werden zur Verkehrsdosierung und entsprechend zum Staumanagement eingesetzt, sie dienen der Busbevorzugung oder werden auch für Vorgrünphasen zugunsten des Veloverkehrs eingesetzt. Aufgrund der zunehmenden Komplexität des Systems werden Ampeln immer weniger einzeln gesteuert, sondern sind vermehrt Teil eines Verkehrsmanagementsystems. Der Kanton setzt im Jahr 2019/2020 das Verkehrsmanagement Region Aarau um, die einzelnen Ampelanlagen sind ein zentrales Element dieses Systems. Die Entfernung einzelner Ampelanlagen hat damit je länger je mehr immer auch Auswirkungen auf das Gesamtsystem, so z.B. indem der Verkehr im Gesamtsystem schlechter gemanagt und dosiert oder der Bus schlechter bevorzugt werden kann. Nebst den genannten Punkten können Ampelanlagen auch eingesetzt werden, um mangelhafte Sichtverhältnisse zu entschärfen, dies dort, wo bauliche Lösungen aufgrund der Bebauungsstruktur nicht möglich sind oder sehr aufwändig und damit kostenintensiv wären. Auch wenn ein genereller Verzicht oder eine generelle Aufhebung von Ampelanlagen aus den genannten Gründen nicht zielführend ist, wird im Einzelfall eine Aufhebung immer



wieder geprüft. Aktuell testet der Kanton zusammen mit den Busbetrieben die Aufhebung der Verkehrsampel am Knoten Feerstrasse / Bahnhofstrasse. Für einen Entscheid sind nebst den Effekten für den Busbetrieb auch die Effekte auf den Fussverkehr, den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr abzuklären und zu berücksichtigen.

Signale dienen ebenfalls verschiedensten Zwecken: Sie dienen z.B. der Orientierung und Lenkung oder zeigen Ge- und Verbote an. Sie sind damit auch sicherheitsrelevant. Ein Zuviel an Information (Schilderwald) kann aber einen gegenteiligen Effekt haben, indem die relevanten Informationen nicht mehr wahrgenommen werden können oder der Verkehrsteilnehmer schlicht abgelenkt wird. Verkehrssignale werden deshalb immer wieder auf ihre Notwendigkeit geprüft.

Die Erstellung und der Unterhalt von Verkehrsampeln und von Signalen ist immer mit Kosten verbunden. Im Sinne einer verantwortungsvollen und nachhaltigen Finanzpolitik prüfen sowohl die Stadt als auch der Kanton neue Verkehrsampeln und Signale stets bezüglich deren Notwendigkeit. Dies gilt auch für den Ersatz bestehender Verkehrsampeln und Signale.

#### ***Stellungnahme zum Antrag 1, Höchstgeschwindigkeit:***

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit ist auf Bundesebene geregelt. Gemäss Art 4a der Verkehrsregelverordnung VRV beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen in Ortschaften 50 km/h. Sie beginnt beim Signal "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" (2.30.1) und endet beim Signal "Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell" (Signal 2.53.1). Für Fahrzeugführer, die aus unbedeutenden Nebenstrassen (wie Strassen, die nicht Ortschaften oder Ortsteile direkt verbinden, landwirtschaftliche Erschliessungsstrassen, Waldwege u. dgl.) in eine Ortschaft einfahren, gilt sie auch ohne Signalisation, sobald die dichte Überbauung beginnt. Die vom Bundesrat in der VRV festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32, Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz SVG). Dieses Gutachten hat zu prüfen, ob die Massnahme (Herabsetzung der Geschwindigkeit) nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Innerorts sind folgende tieferen Geschwindigkeiten möglich: Abminderungen von je 10 km/h und die Zonensignalisationen 30 km/h oder 20 km/h (Art. 108 Strassensignalisationsverordnung SSV).

Gründe und Möglichkeiten zur Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit sind in Art. 108 der Strassensignalisationsverordnung SSV definiert. Hiernach kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn:

- A eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- B bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- C auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- D dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.



In Aarau gilt aktuell das folgende Geschwindigkeitskonzept, welches sich an den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu orientiert:

- Grundsätzlich gilt auf verkehrsorientierten Strassen die generelle Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h.
- In den Wohnquartieren ist Tempo 30 praktisch flächendeckend umgesetzt.
- In den dicht genutzten Begegnungsräumen (Altstadt) wurden Begegnungszonen eingerichtet.
- In den Wohnquartieren können Anwohnende die Schaffung einer Begegnungszone initiieren.

Das Postulat fordert die Einführung einer einheitlichen Höchstgeschwindigkeit auf Stadtgebiet. Es wird allerdings keine Angabe gemacht, um welche Höchstgeschwindigkeit es sich handeln soll. Einheitlich Tempo 50, also eine Anhebung der Geschwindigkeit in den heute verkehrsberuhigten Wohnquartieren (Tempo 30) oder in den Begegnungszonen (Tempo 20 und Vortritt für Fussgänger/-innen) widerspräche den Zielen der städtischen Verkehrspolitik, wäre im Widerspruch zur gewünschten städtebaulichen Entwicklung und widerspräche dem wahrnehmbaren Bedürfnis der Bevölkerung nach Verkehrsberuhigung, dies zeigen nicht zuletzt auch die zahlreichen Begehren für Begegnungszonen in Wohnquartieren. Es wird angenommen, dass eine einheitliche Geschwindigkeit von 50 km/h nicht das Ansinnen des Postulats war, es wird vielmehr davon ausgegangen, dass die Idee darin besteht, auf Stadtgebiet flächendeckend Tempo 30 einzuführen.

Da die Signalisation "Höchstgeschwindigkeit 30 generell" aktuell nicht zulässig ist (hierzu bedürfte es einer Änderung der Verkehrsregelverordnung auf Bundesebene), verblieben folgende beiden Möglichkeiten, um auf Stadtgebiet einheitlich Tempo 30 zu signalisieren:

a) *Signalisation Tempo 30 als Zonensignalisation über das gesamte Stadtgebiet*

An den Stadtgrenzen wäre eine entsprechende Zonensignalisation anzubringen, innerhalb der Stadt könnten die heutigen Zone 30-Signalisationen aber aufgehoben werden.

b) *Signalisation Tempo 30 als Streckensignalisation*

Dies hätte den Effekt, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit nach jeder Verzweigung signalisiert werden müsste, da sie von der gesetzlich geregelten generellen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h) abweicht.

Einer flächendeckenden Signalisation des Stadtgebietes als Tempo 30-Zone wäre gegenüber der Streckensignalisation der Vorzug zu geben, da sie logischer wäre und nicht zu einem Schilderwald führen würde.

Unabhängig von der Art und Weise der Signalisation bedürfte die Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eines entsprechenden Gutachtens (vgl. oben). In diesem Gutachten ist nachzuweisen, dass die Massnahme (hier: Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h) nötig, zweck- und verhältnismässig ist und die zu lösenden Probleme nicht anderweitig behoben werden können. Die zulässigen Gründe, welche im Gutachten zur Temporeduktion herangezogen werden können, sind in Art. 108 SSV aber abschliessend geregelt (vgl. oben). Es ist davon auszugehen, dass für einzelne Strassenabschnitte ein Gutachter durchaus zur Empfehlung einer Temporeduktion gelangen dürfte, die Empfehlung einer Tempo 30-Signalisation über das gesamte Stadtgebiet



dürfte aufgrund der eingeschränkten zulässigen Argumente aber schwerfallen und wäre juristisch wohl anfechtbar.

#### ***Stellungnahme zum Antrag 1, Fazit:***

Aus den genannten Gründen verfolgt die Stadt aktuell weder die Strategie, Verkehrsampeln und/oder Signalisationstafeln grundsätzlich aufzuheben, noch das übergeordnete Ziel, Tempo 30 flächendeckend auf dem gesamten Stadtgebiet einzuführen. Aus Sicht der Stadt gibt es allerdings Strassenabschnitte, für welche die heutige Geschwindigkeitsbegrenzung aus verkehrsplanerischer und/oder städtebaulicher Sicht nicht optimal ist und auf welchen gegebenenfalls eine Vereinfachung der Verkehrsleitsysteme geprüft werden soll. Im Fokus der Stadt stehen aktuell die folgenden beiden Strassenabschnitte:

- **Bahnhofstrasse:** Mit dem DBVU werden verschiedene Betriebsvarianten für die Bahnhofstrasse untersucht. Im Fokus der Stadt steht klar eine Geschwindigkeitsreduktion, da die Bahnhofstrasse aufgrund ihrer Funktion im Stadtkörper weit mehr als ein Verkehrsträger darstellt. Eine generelle Geschwindigkeitsreduktion trägt unter anderem dazu bei, durch die verringerten Spurbreiten, Sichtzonen etc. die Trennwirkung der Strasse zu reduzieren, sie schafft Platz für den Fuss- und den Veloverkehr und sie verringert nicht zuletzt auch die Lärmemissionen.
- **Tellistrasse:** Im Rahmen der Planungen der Tellistrasse (Umsetzung BGK) wurden auch Abklärungen zu Tempo 30 über verschiedene Abschnitte der Tellistrasse geprüft. Die Auswertungen sind im Gange, weshalb an dieser Stelle noch nicht abschliessend darüber informiert werden kann.

#### ***Antrag 2:***

Der Stadtrat soll mit anderen Gemeinden in der Schweiz und dem Kanton zu diesem Thema eine aktive Zusammenarbeit und einen Austausch pflegen. So sollen bereits gemachte Erfahrungen und Resultate anderer Projekte in den Pilotversuch in Aarau einfließen, damit keine Arbeiten aufgegleast werden, wo bereits Praxislösungen vorliegen.

#### ***Stellungnahme zum Antrag 2:***

Die Stadt ist auf verschiedenen Ebenen mit den unterschiedlichsten Akteuren vernetzt und pflegt einen konstruktiven Diskurs. Im Mobilitätsbereich findet dieser Austausch z.B. direkt, also bilateral mit anderen Städten und Kantonen, über entsprechende institutionalisierte Gefässe (insbesondere Städteverband, regionale und kantonale Austauschplattformen) oder aber auch durch den Austausch in Fachgremien (insbesondere VSS, Velokonferenz, Fussverkehr Schweiz) und mit Interessensvertretern statt. So wird sichergestellt, dass die Mitarbeitenden gut vernetzt sind, dass sie Trends und Entwicklungen im Mobilitätsbereich antizipieren können sowie über in anderen Gemeinden und Kantonen laufende Projekte und die darin gewonnenen Erfahrungen informiert sind und diese für ihre Arbeit nutzen können. Eine weitergehende Intensivierung des heute stattfindenden Austausches wird weder als effizient noch als zielführend betrachtet.



Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat folgenden Antrag:

**A n t r a g :**

Das Postulat "Sicherere Strassen durch weniger Verkehrsleitsysteme, Pilotprojekt" sei im Sinne der Erwägungen zu überweisen.