

Verkehrssicherheit muss wichtigstes Ziel bleiben.

Mit dem Ziel, den Verkehrsfluss zu verbessern, hat der Bundesrat Änderungen der Verkehrsregeln und der Signalisationsvorschriften zur Diskussion gestellt. Für den SFV ist klar: Bei Anpassungen muss stets die Verkehrssicherheit im Zentrum bleiben und oberstes Gebot sein.

Text: Michael Gehrken | Bild: Depositphotos

Kritisch bleiben, damit die Verkehrssicherheit im Strassenverkehr nicht leidet.

Im Rahmen der im Januar zu Ende gegangenen Vernehmlassung zur Revision der Verkehrsregeln und der Signalisationsvorschriften hat der Bundesrat neben Vorschlägen zugunsten des Langsamverkehrs (Rechtsabbiegen für Veloverkehr bei Rot) auch die Aufhebung des Rechtsvorbeifahrverbots auf Autobahnen, die Pflicht zur Bildung der Rettungsgasse bei sich stauendem Verkehr sowie die Verankerung des «Reissverschlussprinzips» zur Diskussion gestellt. Der SFV hat zu den Massnahmen im Einzelnen Stellung bezogen. Dabei ist klar: «Die Verkehrssicherheit muss oberstes Gebot bleiben», so SFV-Geschäftsführer Daniel Menzi.

Rückwärts zu Fahrschul- und Übungszwecken erlauben

In diesem Sinne unterstützt der SFV die Absicht, dass die Bildung der sogenannten «Rettungsgasse» zur Pflicht wird und das «Reissverschlussprinzip» im Recht verankert werden soll. Und auch die Idee, dass neu das Rückwärtsfahren generell zu Fahrschul- und Übungszwecken erlaubt und auch entsprechend gesetzlich verankert werden soll, wird begrüsst. Dies genau wie bei Kat.-C-Inhabern bei Ausbildung auf Kat. D/Fahrberechtigung Kat. D oder bei der BPT-Ausbildung.

Rechtsüberholen grundsätzlich gestatten

Bezüglich der Aufhebung des Rechtsvorbeifahrverbots auf Autobahnen schlägt der SFV eine alternative Regelung vor: Der SFV sieht den Nutzen für den Verkehrsfluss und erwartet aufgrund reduzierter Fahrstreifenwechsel auch positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Zu bedenken gilt es allerdings, dass eine grosse Rechtsunsicherheit entstehen wird, da unklar ist, ab wann das Manöver noch Rechtsvorbeifahren ist und nicht bereits Rechtsüberholen.

Der SFV schlägt deshalb vor, dass das Rechtsvorbeifahren gestattet ist, sofern nicht eine Geschwindigkeitsdifferenz von mehr als 20 km/h erreicht und innerhalb eines Kilometers nicht wieder die Spur gewechselt wird. Alternativ soll das Rechtsüberholen grundsätzlich gestattet werden.

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso ein Überholvorgang links weniger gefährlich sein soll als ein Überholvorgang rechts, zumal der «tote Winkel» auf der rechten Seite kleiner ist als auf der linken. Alle Lenker werden im Rahmen der Fahrausbildung zudem heute schon angehalten, bei einem Spurwechsel den Raum, in den sie fahren wollen, genau zu überprüfen – sowohl links wie rechts.

Einwände gegen Vorschläge

Kritischer äussert sich der SFV in seiner Stellungnahme zur Idee, dass Velofahrer inskünftig unter gewissen Umständen auch bei einem Rotlicht rechts abbiegen dürfen. Diesem Vorschlag kann der SFV aus Sicherheitsgründen ebenso nicht zustimmen wie der Absicht, das Velofahren auf Trottoirs grundsätzlich zu erlauben. Die Regelung des Rechtsabbiegens ist zwar in den USA üblich, dort jedoch für alle Fahrzeuge. Das hat zur Folge, dass man für diesen Umstand ein ganz anderes Bewusstsein hat, als dies in der Schweiz je der Fall sein wird. Bezüglich des Velofahrens auf Trottoirs hat sich in einer Studie im Kanton Zürich gezeigt, dass Velos grösstenteils nicht für «Mischverkehr» geeignet sind. Zudem sieht der SFV Probleme mit den E-Bikes.

Erhöhung der Prüfungszeit für leichte Motorwagen

Kritisch steht der SFV auch der zur Diskussion gestellten Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für leichte Motorwagen mit Anhänger von 80 km/h auf 100 km/h gegenüber. Sollte diese Änderung der Höchstgeschwindigkeit für leichte Motorwagen mit Anhänger trotz Vorbehalten umgesetzt werden, verlangt der SFV zumindest eine explizite Erhöhung der Prüfungszeit von heute einer auf neu zwei Stunden. Dies, um die neue Ausgangslage seriös prüfen zu können.



Modifications des règles pour une meilleure fluidité du trafic

La sécurité routière doit rester l'objectif le plus important.

Avec pour objectif d'améliorer la fluidité du trafic, le Conseil fédéral a présenté les modifications des règles de la circulation et des directives de signalisation. Pour l'ASMC, il est clair qu'en cas de modifications, la sécurité routière doit rester primordiale et avoir la priorité absolue.

Texte: Michael Gehrken | Photo: Depositphotos



Dans le cadre de la procédure de consultation qui s'est terminée fin janvier 2019 au sujet de la révision des règles de la circulation et des directives de signalisation, le Conseil fédéral a présenté, outre des propositions concernant le trafic lent (tourner à droite pour les vélos au feu rouge), la suppression de l'interdiction du devancement par la droite sur les autoroutes, l'obligation de former un couloir de secours en cas d'embouteillage ainsi que l'ancrage du «principe de la fermeture-éclair». L'ASMC a pris position sur chacune de ses mesures. Une chose est claire: «La sécurité routière doit avoir la priorité absolue», déclare le secrétaire général de l'ASMC Daniel Menzi.

Autorisation de faire marche arrière dans le but d'apprendre à conduire et de s'entraîner

Dans ce sens, l'ASMC soutient l'intention d'imposer ce qu'on appelle le «couloir de secours» et d'ancrer le «principe de la fermeture-éclair» dans la législation. L'ASMC salue aussi l'idée que la marche arrière en général soit permise dans le but d'apprendre à conduire et de s'entraîner et soit aussi ancrée dans la législation. C'est le cas précisément pour les titulaires des permis de conduire de la catégorie C dans le

cadre de la formation pour le permis de conduire catégorie D/autorisation de conduire catégorie D ou lors de la formation pour le transport à des fins professionnelles (permis taxi).

Autoriser le dépassement par la droite

En ce qui concerne la suppression de l'interdiction du devancement par la droite sur les autoroutes, l'ASMC propose une alternative à la règle: l'ASMC voit des effets pour la fluidité du trafic et, s'attend aussi, en raison de la réduction du changement de voies, à des effets positifs en termes de sécurité routière. Il faut toutefois penser que ceci risque de créer une grande insécurité juridique, car il n'est pas facile de définir à partir de quel moment la manœuvre est encore un devancement par la droite et pas déjà un dépassement par la droite.

L'ASMC propose donc d'autoriser le devancement par la droite s'il n'y a pas de différence de vitesse supérieure à 20 km/h et s'il n'y pas de changement de voie sur un kilomètre. Une alternative serait d'autoriser de manière générale le dépassement par la droite.

On ne comprend pas pourquoi un dépassement par la gauche serait moins dangereux que par la droite, d'autant que l'«angle mort» de la voie de droite est plus petit que celui de la voie de gauche. Dans le cadre de la formation de conduite, tous les conducteurs sont instruits actuellement que lors d'un changement de voie, ils doivent contrôler que la voie où ils souhaitent se diriger est libre d'accès, que cela soit la voie de gauche ou de droite.

Objections contre les propositions

L'ASMC se prononce de manière plus critique sur l'idée que les cyclistes puissent, dans certaines conditions, tourner aussi à droite lorsque le feu est au rouge. L'ASMC rejette cette pro-

Rester critique afin de ne pas privilégier le «confort» dans la circulation routière au détriment de la sécurité routière.

position pour des raisons de sécurité tout autant que l'intention d'autoriser les cyclistes à rouler sur les trottoirs de manière générale. La règle pour tourner à droite est certes usuelle aux États-Unis, mais elle l'est pour tous les véhicules. Cela fait que les personnes ont un tout autre état d'esprit dans cette situation, ce qui ne sera jamais le cas en Suisse. En ce qui concerne les cyclistes roulant sur les trottoirs, une étude effectuée dans le canton de Zurich montre qu'ils ne sont pas adaptés à un «trafic mixte». De plus, l'ASMC voit se dessiner des problèmes avec les vélos électriques.

Augmentation de la durée des examens pour les véhicules à moteur légers

L'ASMC est aussi critique lorsqu'il s'agit de la discussion sur l'augmentation de la vitesse maximale des véhicules légers avec remorque de 80 km/h à 100 km/h. Si cette modification de la vitesse maximale pour véhicules légers avec remorque est réalisée malgré ses réserves, l'ASMC exige au minimum une augmentation explicite de la durée actuelle des examens d'une à deux heures afin de pouvoir contrôler sérieusement la nouvelle situation.

Cambiamento delle direttive per un migliore flusso del traffico

La sicurezza del traffico deve rimanere l'obiettivo più importante.

Alfine di migliorare il flusso del traffico, il Consiglio federale ha presentato delle modifiche sulle norme della circolazione e della segnaletica stradale. Per l'ASMC è chiaro: Quando si fanno modifiche, la sicurezza stradale deve sempre essere la priorità assoluta.

Testo: Michael Gehrken | Foto: Depositphotos



Nell'ambito della consultazione, conclusa a gennaio, sulle modifiche delle norme della circolazione e della segnaletica stradale, il Consiglio federale ha, oltre alle proposte a favore del traffico lento (svoltare a destra a semaforo rosso per i ciclisti), sottoposta a una consultazione anche la revoca del divieto di superare a destra in autostrada, l'obbligo di formare un corridoio di emergenza in caso di traffico congestionato nonché sancita per legge «l'immissione a cerniera». L'ASMC ha commentato le misure in dettaglio. È chiaro: «La sicurezza stradale deve rimanere la massima priorità», afferma il direttore dell'ASMC, Daniel Menzi.

Permettere le manovre di retromarcia durante la scuola guida e le esercitazioni

In questo senso, l'ASMC sostiene l'intenzione che la formazione del cosiddetto «corridoio di emergenza» diventa obbligatoria e che «l'immissione a cerniera» debba essere sancita dalla legge. E anche l'idea che in futuro le manovre di retromarcia siano permesse durante la scuola guida e le esercitazioni e che dovrebbe anche essere sancita dalla legge, è accolta favorevolmente. Questo anche per i possessori della cat. C in formazione della cat. D/autorizzazione di guida cat. D o durante la formazione BPT.

Autorizzare il superamento a destra

Riguardo all'abrogazione del divieto di superamento a destra sulle autostrade, l'ASMC propone una regolamentazione alternativa: L'ASMC vede i benefici per il flusso del traffico e si aspetta anche effetti positivi sulla sicurezza del traffico a causa della riduzione dei cambi di corsia. Tuttavia, va ricordato che ci sarà una grande incertezza giuridica, poiché non è chiaro da quando la manovra è ancora superamento a destra e non già un sorpasso.

L'ASMC propone quindi che il superamento a destra è permesso se non si raggiunge una differenza di velocità superiore a 20 km/h e se non si cambia la corsia entro un chilometro. In alternativa, il sorpasso dovrebbe essere consentito in linea di principio.

È incomprensibile perché il sorpasso a sinistra dovrebbe essere meno pericoloso del sorpasso a destra, soprattutto perché «l'angolo morto» a destra è più piccolo rispetto a quello di sinistra. Nel corso della formazione di guida, tutti i conducenti sono tenuti a controllare, in caso di un cambiamento di corsia, lo spazio sia a destra che a sinistra.

Rimanere critici in modo che «la comodità» nel traffico stradale non sia più ponderato rispetto alla sicurezza stradale.

Opposizioni alle proposte

L'ASMC è più critico nella sua dichiarazione sull'idea che i ciclisti potrebbero in futuro, in determinate circostanze, svoltare a destra anche con semaforo rosso. Per motivi di sicurezza, l'ASMC non può essere d'accordo con questa proposta, così come con l'intenzione di permettere sostanzialmente di circolare in bici sui marciapiedi. La regolamentazione della svolta a destra è comune negli Stati Uniti, ma ciò vale per tutti i veicoli. La conseguenza è che si ha una consapevolezza completamente diversa di questo fatto, ciò che non accadrà mai in Svizzera. Per quanto riguarda il ciclismo sui marciapiedi, uno studio nel cantone di Zurigo ha dimostrato che questi sono in gran parte inadatti al traffico misto. Inoltre, l'ASMC vede problemi con le e-bike.

Aumento del tempo degli esami per veicoli leggeri

L'ASMC è anche critico sull'aumento della velocità massima per i veicoli da traino leggeri con rimorchi da 80 km/h a 100 km/h. Se questo cambio di velocità massima per i veicoli da traino leggeri con rimorchio dovesse essere attuato nonostante le riserve, l'ASMC richiede almeno un aumento esplicito del tempo degli esami da un'ora di oggi a due ore in futuro. Questo, per poter verificare seriamente la nuova posizione di partenza.