



GEBÄUDE VERSICHERUNG ZUG

Gebäudeversicherung Zug, Grafenastrasse 1, 6300 Zug

Per E-Mail signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

T direkt +41 41 726 90 71
roland.faessler@zg.ch
Zug, 21. Februar 2022 FARL

Teilrevision der Signalisationsverordnung

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 haben Sie die Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) zur Stellungnahme in titelerwähnter Sache eingeladen. Als Mitglied der FKS nehmen zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen wie folgt Stellung.

Die Gebäudeversicherung Zug stellt sich nicht gegen Lärmschutzmassnahmen in Wohngebieten. Wir fordern jedoch, dass 1.) eine Ausnahmeregelung betreffend Gültigkeit dieser Geschwindigkeitsbegrenzung für Angehörige von Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz sowie den Milizkräften der Feuerwehr bei der Anfahrt zum Depot und 2.) eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird.

Begründungen:

1. Das Fehlen einer Ausnahmeregelung betreffend die Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen für Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen hätte weitreichende Folgen auf die Ausrückzeit, 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 brauchten, sondern auch für das Einrücken ins Depot. Bereits heute darf auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden. Dennoch kommt auch hier der sogenannte Raseratbestand gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) zum Tragen. Das bedeutet, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur mehr 30 km/h dieser Tatbestand bereits ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h erfüllt ist. Schon heute haben erste Städte Tempo-30 in der Nacht auf ihrem gesamten Gebiet eingeführt. Je

nach Einsatzort hat damit die Feuerwehr geringe Chancen, die erforderliche Ausrückzeit von zehn Minuten einzuhalten, wodurch Intervention zum Schutz von Menschen, Tieren, der Umwelt und von Sachwerten unter Umständen nicht gewährleistet werden kann.

Als mögliche Lösung schlagen wir vor, dass in Tempo-30-Zonen für Blaulichtorganisationen dennoch eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h zulässig ist.

Diese Privilegierung soll nicht nur auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn, sondern auch für die alarmierten Einsatzkräfte beim Einrücken ins Depot gelten. Ein Missbrauch dieser Privilegierung ist ausgeschlossen, weil eine Alarmierung jederzeit nachgewiesen werden kann.

2. 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) vermehrt ins Auge gefasst werden. Solche Massnahmen sind nicht nur mit hohen Kosten verbunden, sie würden auch unserer unter 1.) geforderten Ausnahmeregelung entgegenwirken. Daher sollen nur nach eingehender Prüfung der Zufahrtswege neue Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Gebäudeversicherung Zug



Richard Schärer

Direktor GVZG



Roland Fässler
Leiter Abteilung Feuerwehr /
Feuerwehrinspektor

Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Ihr Ansprechpartner
Christian Stähli
Feuerwehrrinspektor
Direktwahl 052 724 90 81
christian.staehli@gvtg.ch

Frauenfeld, 13. April 2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 wurde die Gebäudeversicherung Thurgau, Abteilung Intervention zur Stellungnahme in titelerwähnter Sache eingeladen. Wir bedanken uns dafür und nehmen zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen wie folgt Stellung.

Die Gebäudeversicherung Thurgau stellt sich nicht grundsätzlich gegen Lärmschutzmassnahmen in Wohngebieten. Wir fordern jedoch, dass 1.) eine Ausnahmeregelung betreffend Gültigkeit dieser Geschwindigkeitsbegrenzung für Angehörige der Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz sowie den Milizkräften der Feuerwehr bei der Anfahrt zum Depot und 2.) eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird.

Begründungen:

1. Das Fehlen einer Ausnahmeregelung betreffend die 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 brauchten. Bei den Angehörigen der Milizfeuerwehren kommt dieser Umstand sogar doppelt zum Tragen, weil sie nicht nur länger für die Fahrt vom Depot zum Einsatzort brauchten, sondern auch für das Einrücken ins Depot. Bereits heute darf auf einer dringlichen Dienstreise mit Blaulicht und Wechselklanghorn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden. Dennoch kommt auch hier der sogenannte Rasertatbestand gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) zum Tragen. Das bedeutet, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur mehr 30 km/h dieser Tatbestand bereits ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h erfüllt ist. Schon heute haben erste Städte Tempo-30 in der Nacht auf ihrem gesamten Gebiet eingeführt. Je nach Einsatzort hat damit die Feuerwehr keine Chance mehr, die erforderliche Einsatzzeit von zehn Minuten einzuhalten. Kann diese nicht mehr eingehalten werden, wird dies früher oder später Menschenleben kosten.

Als mögliche Lösung schlagen wir vor, dass in Tempo-30-Zonen für Blaulichtorganisationen dennoch eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig ist.

Diese Privilegierung soll nicht nur auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn, sondern auch für die alarmierten Einsatzkräfte beim Einrücken ins Depot gelten. Ein Missbrauch dieser Privilegierung ist ausgeschlossen, weil eine Alarmierung jederzeit nachgewiesen werden kann.

2. 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 unserer unter 1.) geforderten Ausnahmeregelung entgegenlaufen. Daher sollen nur nach eingehender Prüfung der Zufahrtswege neue Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.

Wir danken nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Gebäudeversicherung Thurgau
Intervention



Christian Stähli
Feuerwehrinspektor

Beilagen
Keine



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Gebäudeversicherung Thurgau

Abteilung Intervention / Feuerwehrenspektorat

Maurerstrasse 2

8500 Frauenfeld


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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.		

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.		

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Zustellung per E-Mail an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 21. Februar 2022 / mf/cc

Teilrevision der Signalisationsverordnung Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 haben Sie die Gebäudeversicherung Graubünden zur Stellungnahme in titelerwähnter Sache eingeladen. Wir bedanken uns dafür und nehmen zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen wie folgt Stellung.

Die FKS stellt sich nicht grundsätzlich gegen Lärmschutzmassnahmen in Wohngebieten. Wir fordern jedoch, dass 1.) eine Ausnahmeregelung betreffend Gültigkeit dieser Geschwindigkeitsbegrenzung für Angehörige von Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz sowie den Milizkräften der Feuerwehr bei der Anfahrt zum Depot und 2.) eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird.

Begründungen:

1. Das Fehlen einer Ausnahmeregelung betreffend die 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 brauchten. Bei den Angehörigen der Milizfeuerwehren kommt dieser Umstand sogar doppelt zum Tragen, weil sie nicht nur länger für die Fahrt vom Depot zum Einsatzort brauchten, sondern auch für das Einrücken ins Depot. Bereits heute darf auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden. Dennoch kommt auch hier der sogenannte Rasertatbestand gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) zum Tragen. Das bedeutet, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur mehr 30 km/h dieser Tatbestand bereits ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h erfüllt ist. Schon heute haben erste Städte Tempo-30 in der Nacht auf ihrem gesamten Gebiet eingeführt. Je nach Einsatzort hat damit die Feuerwehr keine Chance mehr, die erforderliche Einsatzzeit von zehn Minuten einzuhalten. Kann diese nicht mehr eingehalten werden, wird dies früher oder später Menschenleben kosten.

Als mögliche Lösung schlagen wir vor, dass in Tempo-30-Zonen für Blaulichtorganisationen dennoch eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h zulässig ist.

Diese Privilegierung soll nicht nur auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn, sondern auch für die alarmierten Einsatzkräfte beim Einrücken ins Depot gelten. Ein Missbrauch dieser Privilegierung ist ausgeschlossen, weil eine Alarmierung jederzeit nachgewiesen werden kann.

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

Wir danken nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Gebäudeversicherung Graubünden

Markus Feltscher
Direktor

Beilage:
- Fragebogen



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Gebäudeversicherung Graubünden Ottostrasse 22 7001 Chur
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)?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.	

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.		

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

Zuständig Peter Frick
Telefon 031 925 15 05

E-Mail pfrick@gvb.ch

I/Ref
Datum Ittigen, 19.01.2022

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, unseren Mitbericht zum oben erwähnten Geschäft direkt abgeben zu können und erlauben uns, folgend Bemerkungen anzufügen bzw. Anträge zu formulieren.

Das Feuerwehrintspektorat des Kantons Bern stellt sich nicht grundsätzlich gegen Lärmschutzmassnahmen in Wohngebieten. Wir stellen jedoch den Antrag, dass

1. eine Ausnahmeregelung betreffend Gültigkeit dieser Geschwindigkeitsbegrenzung für Angehörige von Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz sowie den Milizkräften der Feuerwehr bei der Anfahrt zum Depot und
2. eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird.

Begründung:

1. Das Fehlen einer Ausnahmeregelung betreffend die Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen für Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen hätte verheerende Folgen auf die durch die zuständigen Instanzen vorgegebenen Einsatzzeiten, weil die Einsatzkräfte für die Fahrt zum Einsatzort länger brauchten. Bei den Angehörigen der Milizfeuerwehren kommt dieser Umstand sogar doppelt zum Tragen, weil sie nicht nur länger für die Fahrt vom Feuerwehrmagazin zum Einsatzort brauchen, sondern auch für das Einrücken ins Feuerwehrmagazin.

Bereits heute darf auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden. Dennoch kommt auch hier der sogenannte Rasertatbestand gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) zum Tragen. Das bedeutet, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur mehr 30 km/h dieser Tatbestand bereits ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h erfüllt ist. Schon heute haben erste Städte Tempo-30 während der Nacht auf ihrem gesamten Gebiet eingeführt. Je nach Einsatzort hat damit die Feuerwehr keine Chance mehr, die erforderliche Einsatzzeit von zehn Minuten einzuhalten. Kann diese nicht mehr eingehalten werden, wird dies früher oder später Menschenleben kosten.

Als mögliche Lösung schlagen wir vor, dass in Tempo-30-Zonen für Blaulichtorganisationen dennoch eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h zulässig ist.

Diese Privilegierung soll nicht nur auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn, sondern auch für die alarmierten Einsatzkräfte beim Einrücken ins Depot gelten.

Ein Missbrauch dieser Privilegierung ist ausgeschlossen, weil eine Alarmierung jederzeit nachgewiesen werden kann.

2. 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 unserer unter 1.) geforderten Ausnahmeregelung entgegenlaufen. Daher sollen nur nach eingehender Prüfung und wo nötig und sinnvoll Zufahrtswege mit neuen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.

Wir bitten Sie, diese Punkte entsprechend zu berücksichtigen Für ergänzende Auskünfte stehe ich Ihnen selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Gebäudeversicherung Bern



Oberst Peter Frick
Kantonaler Feuerwehrinspektor

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Zustellung per E-Mail an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Liestal, 13. Januar 2022 ws

Teilrevision der Signalisationsverordnung Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 haben Sie zur Stellungnahme in titelerwähnter Sache eingeladen. Wir bedanken uns dafür und nehmen zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen wie folgt Stellung.

Das Feuerwehr-Inspektorat Basel-Landschaft stellt sich nicht grundsätzlich gegen Lärmschutzmassnahmen in Wohngebieten. Wir fordern jedoch, dass 1.) eine Ausnahmeregelung betreffend Gültigkeit dieser Geschwindigkeitsbegrenzung für Angehörige von Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz sowie den Milizkräften der Feuerwehr bei der Anfahrt zum Depot und 2.) eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird.

Begründungen:

1. Das Fehlen einer Ausnahmeregelung betreffend die 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 brauchten. Bei den Angehörigen der Milizfeuerwehren kommt dieser Umstand sogar doppelt zum Tragen, weil sie nicht nur länger für die Fahrt vom Feuerwehrmagazin zum Einsatzort brauchten, sondern auch für das Einrücken ins Feuerwehrmagazin. Bereits heute darf auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden. Dennoch kommt auch hier der sogenannte Rasertatbestand gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) zum Tragen. Das bedeutet, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur mehr 30 km/h dieser Tatbestand bereits ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h erfüllt ist. Schon heute haben erste Städte Tempo-30 in der Nacht auf ihrem gesamten Gebiet eingeführt. Je nach Einsatzort hat damit die Feuerwehr keine Chance mehr, die erforderliche Einsatzzeit von zehn Minuten einzuhalten. Kann diese nicht mehr eingehalten werden, wird dies früher oder später Menschenleben kosten.

Als mögliche Lösung schlagen wir vor, dass in Tempo-30-Zonen für Blaulichtorganisationen dennoch eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h zulässig ist.

Diese Privilegierung soll nicht nur auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn, sondern auch für die alarmierten Einsatzkräfte beim Einrücken ins Depot gelten. Ein Missbrauch dieser Privilegierung ist ausgeschlossen, weil eine Alarmierung jederzeit nachgewiesen werden kann.

2. 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) vermehrt ins Auge gefasst werden. Solche Massnahmen sind nicht nur mit hohen Kosten verbunden, sie würden auch unserer unter 1.) geforderten Ausnahmeregelung entgegenlaufen. Daher sollen nur nach eingehender Prüfung und wo nötig und sinnvoll Zufahrtswege mit neuen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Basellandschaftliche Gebäudeversicherung

Feuerwehr-Inspektorat Basel-Landschaft

Oberst Werner Stampfli

Feuerwehr-Inspektor

Beilage:

- Fragebogen



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Basellandschaftliche Gebäudeversicherung Feuerwehr-Inspektorat Gräubernstrasse 18 4410 Liestal
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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.		

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.		

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigelegt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)



Questionnaire relatif à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière

Simplification de l'introduction de zones 30 et covoiturage

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :

Etablissement Cantonal d'Assurance

Avenue Général-Guisan 54

1009 Pully


Important :

Veuillez envoyer votre avis (document **Word**) par voie électronique d'ici au 25 février 2022 à l'adresse suivante : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Projet d'ordonnance sur la signalisation routière (P-OSR)

1.	Suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30		
	Acceptez-vous que l'instauration de zones 30 soit soumis aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	
	Cf. demande supplémentaire pour les personnes appartenant aux organisations à feux bleus dans la lettre d'accompagnement.		

2.	Renonciation à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30		
	Acceptez-vous qu'il ne soit désormais plus nécessaire de réaliser une expertise avant d'instaurer des zones 30 sur des routes d'intérêt local (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
	Cf. demande supplémentaire pour les personnes appartenant aux organisations à feux bleus dans la lettre d'accompagnement.		

3.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation		
	Pour favoriser le covoiturage, acceptez-vous l'introduction d'un symbole () qui pourra être ajouté, sur une plaque complémentaire, aux panneaux indiquant une interdiction générale de circuler ou une interdiction de circuler pour les voitures automobiles ainsi qu'au signal « Chaussée réservée aux bus » afin d'exempter de la limitation les véhicules transportant plusieurs personnes (art. 65, al. 15, P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)

4.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement		
	Acceptez-vous que le symbole « Covoiturage » autorise, lorsqu'il s'applique aux véhicules en stationnement, uniquement le parcage de véhicules transportant, aussi bien à l'arrivée qu'au départ, un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole (art. 65, al. 16, P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)

AGV Aargauische Gebäudeversicherung

Geschäftsleitung

Tel.: 062 836 36 02
Fax: 062 836 36 88



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Aarau, 26. Januar 2022 /faa

Zustellung per E-Mail an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Teilrevision der Signalisationsverordnung Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 haben Sie zur Stellungnahme in titelerwähnter Sache eingeladen. Wir bedanken uns dafür und nehmen zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen wie folgt Stellung:

Die Aargauische Gebäudeversicherung AGV stellt sich nicht grundsätzlich gegen Lärmschutzmassnahmen in Wohngebieten. Wir fordern jedoch, dass 1.) eine Ausnahmeregelung betreffend Gültigkeit dieser Geschwindigkeitsbegrenzung für Angehörige von Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz sowie den Milizkräften der Feuerwehr bei der Anfahrt zum Depot und 2.) eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird.

Begründungen

1. Das Fehlen einer Ausnahmeregelung betreffend die 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 brauchten. Bei den Angehörigen der Milizfeuerwehren kommt dieser Umstand sogar doppelt zum Tragen, weil sie nicht nur länger für die Fahrt vom Depot zum Einsatzort brauchten, sondern auch für das Einrücken ins Depot. Bereits heute darf auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden. Dennoch kommt auch hier der sogenannte Rasertatbestand gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) zum Tragen. Das bedeutet, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur mehr 30 km/h dieser Tatbestand bereits ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h erfüllt ist. Schon heute haben erste Städte Tempo-30 in der Nacht auf ihrem gesamten Gebiet eingeführt. Je nach Einsatzort hat damit die Feuerwehr keine Chance mehr, die erforderliche Einsatzzeit von zehn Minuten einzuhalten. Kann diese nicht mehr eingehalten werden, wird dies früher oder später Menschenleben kosten.

Als mögliche Lösung schlagen wir vor, dass in Tempo-30-Zonen für Blaulichtorganisationen dennoch eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig ist.

Diese Privilegierung soll nicht nur auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn, sondern auch für die alarmierten Einsatzkräfte beim Einrücken ins Depot gelten. Ein Missbrauch dieser Privilegierung ist ausgeschlossen, weil eine Alarmierung jederzeit nachgewiesen werden kann.

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

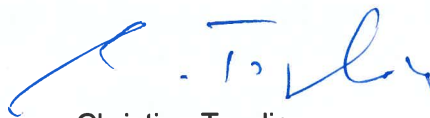
Wir danken nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Aargauische Gebäudeversicherung



Dr. Urs Graf
Vorsitzender der Geschäftsleitung



Christina Troglia
Generalsekretärin

Fragebogen



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Aargauische Gebäudeversicherung (AGV) Abteilung Feuerwehrwesen Bleichemattstrasse 12/14 5001 Aarau
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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.		

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.		

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	



Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga, Vorsteherin UVEK
Bundeshaus Nord, 3003 Bern
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

10. Januar 2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV)

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 10. November 2021 haben Sie uns zur Stellungnahme in titelerwähnter Sache eingeladen. Die Regierungskonferenz Militär, Zivilschutz und Feuerwehr (RK MZF) bedankt sich dafür. Zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen nehmen wir wie folgt Stellung.

Der Vorstand der RK MZF befürwortet Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. 1.) fordert er 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; 2.) wünschen wir, dass eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird.

Begründungen

ad 1) 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 brauchten. Bei den Angehörigen der Milizfeuerwehren kommt dieser Umstand sogar doppelt zum Tragen, weil sie nicht nur länger für die Fahrt vom Depot zum Einsatzort brauchten, 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 Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) zum Tragen. Das 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 erachten wir die bisher erforderliche Erstellung eines Gutachtens zur Erstellung neuer Tempo-Zonen-30 weiterhin als notwendig.

ad 2.) 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) vermehrt ins Auge gefasst werden. Solche Massnahmen sind nicht nur mit hohen Kosten verbunden, sie würden auch unserer unter 1.) geforderten Ausnahmeregelung entgegenlaufen. Daher sollen nur nach eingehender Prüfung der Zufahrtswege neue Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.



RK MZF | CG MPS | CG MPP | CG MPP

Regierungskonferenz Militär, Zivilschutz und Feuerwehr
Conférence gouvernementale des affaires militaires, de la protection civile et des sapeurs-pompiers
Conferenza governativa per gli affari militari, la protezione civile e i pompieri
Conferenza guvernativa per ils affars militars, la protecziun civila ed ils pompiers

Mit freundlichen Grüssen

**Regierungskonferenz
Militär, Zivilschutz und Feuerwehr**

Regierungsrat Paul Winiker
Präsident RK MZF

PD Dr. phil. Alexander Krethlow
Generalsekretär RK MZF

Kopie an:

- Generalsekretariat BPUK
- Generalsekretariat KKJPD



Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Zustellung per E-Mail an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 25. Februar 2022 / PRP

Teilrevision der Signalisationsverordnung Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 haben Sie die Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) zur Stellungnahme in titelerwähnter Sache eingeladen. Wir bedanken uns dafür und nehmen zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen wie folgt Stellung.

Die FKS stellt sich nicht grundsätzlich gegen Lärmschutzmassnahmen in Wohngebieten. Wir fordern jedoch, dass 1.) eine Ausnahmeregelung betreffend Gültigkeit dieser Geschwindigkeitsbegrenzung für Angehörige von Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz sowie den Milizkräften der Feuerwehr beim Einrücken und 2.) eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird.

Begründungen:

1. Das Fehlen einer Ausnahmeregelung betreffend die 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 brauchten. Bei den Angehörigen der Milizfeuerwehren kommt dieser Umstand sogar doppelt zum Tragen, weil sie nicht nur länger für die Fahrt vom Depot zum Einsatzort brauchten, sondern auch für das Einrücken ins Depot. Bereits heute darf auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden. Dennoch kommt auch hier der sogenannte Rasertatbestand gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) zum Tragen. Das bedeutet, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur mehr 30 km/h dieser Tatbestand bereits ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h erfüllt ist. Schon heute haben erste Städte Tempo-30 in der Nacht auf ihrem gesamten Gebiet eingeführt. Je nach Einsatzort hat damit die Feuerwehr keine Chance mehr, die erforderliche Einsatzzeit von zehn Minuten einzuhalten. Kann diese nicht mehr eingehalten werden, wird dies früher oder später Menschenleben kosten. Im Hinblick auf diese für die Einsatzkräfte komplexe Situation erachten wir die bisher erforderliche Erstellung eines Gutachtens zur Einführung neuer Tempo-Zonen-30 weiterhin als notwendig.

Als mögliche Lösung schlagen wir vor, dass in Tempo-30-Zonen für Blaulichtorganisationen dennoch eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h zulässig ist. Diese Privilegierung soll nicht nur auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn, sondern auch für die alarmierten Einsatzkräfte beim Einrücken gelten. Ein Missbrauch dieser Privilegierung ist ausgeschlossen, weil eine Alarmierung jederzeit nachgewiesen werden kann.

2. 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) vermehrt ins Auge gefasst werden. Solche Massnahmen sind nicht nur mit hohen Kosten verbunden, sie würden auch unserer unter 1.) geforderten Ausnahmeregelung entgegenlaufen. Daher sollen nur nach eingehender Prüfung der Zufahrtswege neue Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.

Wir danken nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Feuerwehr Koordination Schweiz FKS



MLaw Petra Prévôt
Generalsekretärin

Beilage:
- Fragebogen



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Feuerwehr Koordination Schweiz FKS Christoffelgasse 6 3011 Bern
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)?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.	

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.		

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Zustellung per E-Mail an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Zürich, 14. Februar 2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD) ist Mitglied und Mitgründer der Organisation der Arbeitswelt Feuerwehr (OdAFW). Er vertritt unter andern das Personal der Schweizer Berufsfeuerwehren. Wir erlauben uns daher als betroffener Verband, zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Stellung zu nehmen.

Der VPOD stellt sich nicht gegen Lärmschutzmassnahmen in Wohngebieten. Wir fordern jedoch, dass eine Ausnahmeregelung betreffend Gültigkeit dieser Geschwindigkeitsbegrenzung für Angehörige von Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz resp. ein grösserer Spielraum bei einer entsprechenden Geschwindigkeitsübertretung gewährt wird. Als mögliche Lösung schlagen wir vor, dass in Tempo-30-Zonen dennoch eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h für Blaulichtorganisationen zulässig ist. Weiter fordern wir, dass eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird, mindestens aber ein enger Einbezug der Blaulichtorganisationen bei der Planung.

Begründungen:

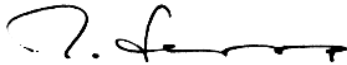
1. Das Fehlen einer Ausnahmeregelung betreffend die Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen für Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen hätte verheerende Folgen auf die Einsatzzeiten, weil die Einsatzkräfte für die Fahrt zum Einsatzort länger brauchten. Bereits heute darf auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden. Dennoch kommt auch hier der sogenannte Rasertatbestand gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) zum Tragen. Das bedeutet, dass bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur mehr 30 km/h dieser Tatbestand bereits ab einer

Geschwindigkeit von 70 km/h erfüllt ist. Schon heute haben erste Städte Tempo-30 in der Nacht auf ihrem gesamten Gebiet eingeführt. Je nach Einsatzort hat damit die Feuerwehr keine Chance mehr, die erforderliche Einsatzzeit von zehn Minuten einzuhalten. Kann diese nicht mehr eingehalten werden, wird dies früher oder später Menschenleben kosten.

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

Wir danken nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
VPOD Zentralsekretariat



Jorge Serra
Zentralsekretär

Beilage:

- Fragebogen



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD) Birmensdorferstrasse 67 Postfach 8036 Zürich
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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.		

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe Zusatzantrag für Angehörige von Blaulichtorganisationen im Begleitschreiben.		

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerischer Zentralverein für das Blindenwesen SZBLIND Schützengasse 4 9001 St. Gallen
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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	<p>Der SZBLIND begrüsst grundsätzlich die Vereinfachung zur Einführung von T-30. Eine Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeiten im Siedlungsraum erleichtert insbesondere Menschen mit Behinderung die Nutzung des öffentlichen Raumes.</p> <p>Damit Tempo-30 jedoch Menschen mit Mobilitätsbehinderung nicht von der Nutzung des Verkehrsraums ausgrenzt, muss nach Ansicht des SZBLIND §4 Absatz 2 der Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen, präzisiert werden.</p> <p>Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes darf das Schutzbedürfnis von Menschen mit Behinderung, welches die Anordnung vortrittsberechtigter Querungen in Form von Fussgängerstreifen legitimiert, nicht an das Vorhandensein von Schulen und Heimen geknüpft werden. Die im Verordnungstext aufgeführten Beispiele für das erhöhte Schutzbedürfnis werden in der Praxis heute so ausgelegt, dass an den für Menschen mit Behinderung wichtigen Querungen – trotz erhöhtem</p>	<p>Präzisierung Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen: §4 Abs 2 ist wie folgt zu ändern: Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich <u>bei Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, Dienstleistungsangeboten des Gesundheitswesens, bei Haltestellen</u>, Schulen und Heimen.</p>	

	<p>Schutzbedürfnis - keine Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn sich kein Heim oder keine Schule im Umfeld befindet. Daher soll der Abschnitt präzisiert werden.</p> <p>Hintergrund dieser Forderung ist die heute etablierte Praxis der zuständigen Behörden, kategorisch jegliche Markierung eines Fussgängerstreifens bei Tempo-30 auch dort abzulehnen, wo ein spezifisches Schutzbedürfnis der Nutzergruppen mit Behinderung nachgewiesen ist, sich aber weder ein Heim noch eine Schule in unmittelbarer Nähe befindet. Ein Schutzbedürfnis von Personen mit eingeschränkten Mobilitätsfähigkeiten besteht insbesondere im Bereich von Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, wie z.B. Quartierläden, Einkaufszentren, etc. aber auch von Dienstleistungsangeboten des Gesundheitswesens wie z.B. Spitäler, Ärztezentren, Apotheken und in besonderem Masse beim Zugang zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Diese Beispiele sind in der Aufzählung in §4, Abs. 2 der Verordnung zu ergänzen.</p> <p>Dass die Aufzählung «namentlich bei...» keine abschliessende Liste ist, folglich der Gesetzgeber durchaus andere Gründe für ein erhöhtes Schutzbedürfnis gelten lässt, wird in der Praxis durch die ausführenden Behörden negiert.</p>	
--	---	--

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	<p>Der SZBLIND ist mit dem Verzicht auf ein Gutachten einverstanden, sofern die vorgeschlagene Präzisierung der Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen übernommen wird.</p> <p>Dies ist erforderlich, um sicherzustellen, dass in jedem Einzelfall eine Sicherheitsabwägung in Bezug auf das Schutzbedürfnis von Personen mit Mobilitätseinschränkungen erfolgt, und bei Bedarf die nötigen Massnahmen (Fussgängerstreifen, Schutzinseln, Halteverbotslinien, gut einsehbare Annäherungsbereiche) auch tatsächlich umgesetzt werden.</p>	<p>Präzisierung Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen: §4 Abs 2 ist wie folgt zu ändern: Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich <u>bei Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, Dienstleistungsangeboten des Gesundheitswesens, bei Haltestellen, Schulen und Heimen.</u></p>	

	Sollte eine entsprechende Anpassung der entsprechenden Verordnung nicht vorgenommen werden, ist der SZBLIND der Meinung, dass Gutachten weiterhin erstellt werden müssen. Für die Verfügungsbehörde sind die Angaben, welche im Gutachten aufgeführt werden, zentral für eine Entscheidung und damit verbundene Nachkontrollen.	
--	---	--

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Grundsätzlich kann es zweckmässig sein, ein Symbol «Carpooling» für bestimmte Fahrstreifen einzuführen. Die vorgeschlagene Formulierung geht aber deutlich zu weit. Einer Öffnung von Strassen mit dem allgemeinen Fahrverbot für jegliche Motorfahrzeuge, sobald mehr als eine Person mitfährt, wird vom SZBLIND klar abgelehnt.</p> <p>Die Signale «Allgemeines Fahrverbot» und «Verbot für Motorwagen» werden überall dort eingesetzt, wo kein Verkehr zugelassen werden soll. In vielen Innenstädten werden die Fahrverbote eingesetzt, um verkehrsfreie Zonen zu schaffen, wenn man nicht auf das Signal Fussgängerzone zurückgreifen will. Dies hat verschiedene Gründe, z.B. in Zusammenhang mit Linien des öffentlichen Verkehrs oder Zubringerdienst.</p> <p>Für Menschen mit einer Sehbehinderung ist die Vermischung des Verkehrsraumes in «Ausnahmefällen» eine Herausforderung für die Mobilität. Die Sicherheitsaspekte werden dabei zu wenig berücksichtigt.</p> <p>Eine weitere Öffnung dieser Verkehrsraumes geht durch diese Regelung unter anderem zu Lasten der Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung. Der SZBLIND ist daher gegen die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften, welche von den Beschränkungen ausgenommen werden sollen.</p>	

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)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Die Durchsetzung einer solchen Regelung wird durch den SZBLIND in Frage gestellt.</p> <p>Für eine wirkungsvolle Umsetzung benötigt es einen hohen Personalaufwand oder automatische Kontrollinstrumente. Die personellen und finanziellen Ressourcen sollen zielgerichteter eingesetzt werden.</p>	

Par courriel :
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Genève, le 25 février 2022

Concerne : Réponse à la procédure de consultation fédérale sur la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière et la simplification de l'introduction des zones 30 et du covoiturage

Madame, Monsieur,

La CCIG, association de droit privé indépendante de l'Etat, regroupe plus de 2'400 entreprises membres représentant 120'000 emplois dans le canton de Genève. La CCIG s'engage pour la représentation des intérêts de ses membres et pour la défense de bonnes conditions cadres pour l'ensemble de l'économie genevoise. La politique des transports et de la mobilité constitue un domaine d'action prioritaire pour la CCIG en tant que condition cadre de première importance concourant à la bonne marche de l'économie.

La CCIG a étudié avec intérêt le dossier mis en consultation et vous prie bien vouloir trouver ci-joint le questionnaire complété ainsi que les commentaires y relatif.

Nous vous remercions pour l'attention portée à la position de la CCIG et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève



Vincent Subilia
Directeur général



Nathalie Hardyn
Directrice du département politique



Questionnaire relatif à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière

Simplification de l'introduction de zones 30 et covoiturage

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG)

La CCIG, association de droit privé indépendante de l'Etat, regroupe plus de 2'400 entreprises membres représentant 120'000 emplois dans le canton de Genève. La CCIG s'engage pour la représentation des intérêts de ses membres et pour la défense de bonnes conditions cadres pour l'ensemble de l'économie genevoise. La politique des transports et de la mobilité constitue un domaine d'action prioritaire pour la CCIG en tant que condition cadre de première importance concourant à la bonne marche de l'économie.

Personne de contact :

Erik Simonin - Responsable de projets
e.simonin@ccig.ch

Important :


Veuillez envoyer votre avis (document **Word**) par voie électronique d'ici au 25 février 2022 à l'adresse suivante : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Projet d'ordonnance sur la signalisation routière (P-OSR)

1.	Suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30		
	Acceptez-vous que l'instauration de zones 30 soit soumis aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		

	<p>Le cadre réglementaire actuel, qui inclut une dérogation à l'art. 3 al.4 LCR pour l'abaissement et l'augmentation des vitesses maximales autorisées, fixe des conditions équilibrées en produisant une pesée d'intérêt informée grâce à la réalisation d'une expertise et la justification d'un danger particulier. Une modification de ce cadre réglementaire ne paraît par conséquent pas opportune, d'autant plus que le peuple suisse a refusé en 2001 une limitation générale de vitesse à 30km/h en localité. Le risque est en effet de voir les cantons abaisser de manière quasi-systématique la vitesse maximale autorisée dans les localités en s'appuyant sur la notion très subjective « d'amélioration de la qualité de vie » tout en s'affranchissant d'une nouvelle consultation du peuple dans les urnes.</p>	
--	--	--

2.	Renonciation à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30						
	Acceptez-vous qu'il ne soit désormais plus nécessaire de réaliser une expertise avant d'instaurer des zones 30 sur des routes d'intérêt local (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?						
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Remarques</th> <th>Proposition d'amendement (texte proposé)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>L'expertise permet une pesée d'intérêt équilibrée et garantit le respect du principe de proportionnalité. L'art. 108 al. 2 de l'OSR précise également que cette expertise doit permettre d'évaluer les mesures alternatives opportunes et la possibilité de limiter la mesure aux heures de pointe. En supprimant cette expertise, les cantons risquent de recourir systématiquement à l'abaissement de la limitation de vitesse sans prendre le temps d'évaluer les options alternatives et les possibilités permettant de préserver la fluidité du trafic.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	L'expertise permet une pesée d'intérêt équilibrée et garantit le respect du principe de proportionnalité. L'art. 108 al. 2 de l'OSR précise également que cette expertise doit permettre d'évaluer les mesures alternatives opportunes et la possibilité de limiter la mesure aux heures de pointe. En supprimant cette expertise, les cantons risquent de recourir systématiquement à l'abaissement de la limitation de vitesse sans prendre le temps d'évaluer les options alternatives et les possibilités permettant de préserver la fluidité du trafic.	
Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)						
L'expertise permet une pesée d'intérêt équilibrée et garantit le respect du principe de proportionnalité. L'art. 108 al. 2 de l'OSR précise également que cette expertise doit permettre d'évaluer les mesures alternatives opportunes et la possibilité de limiter la mesure aux heures de pointe. En supprimant cette expertise, les cantons risquent de recourir systématiquement à l'abaissement de la limitation de vitesse sans prendre le temps d'évaluer les options alternatives et les possibilités permettant de préserver la fluidité du trafic.							

3.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation						
	Pour favoriser le covoiturage, acceptez-vous l'introduction d'un symbole () qui pourra être ajouté, sur une plaque complémentaire, aux panneaux indiquant une interdiction générale de circuler ou une interdiction de circuler pour les voitures automobiles ainsi qu'au signal « Chaussée réservée aux bus » afin d'exempter de la limitation les véhicules transportant plusieurs personnes (art. 65, al. 15, P-OSR) ?						
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Remarques</th> <th>Proposition d'amendement (texte proposé)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Etant donné les dernières projections de l'OFROU¹, anticipant une congestion de plus en plus fréquente des réseaux routiers – en particulier dans le canton de Genève – la mise en place de voies de circulation réservées au covoiturage n'apparaît pas comme une solution pertinente pour pallier l'insuffisance des infrastructures routières. Au regard des conditions auxquelles nous sommes confrontées nous ne pouvons pas nous permettre d'interdire l'utilisation de certains espaces à la majorité des usagers de la route sous peine de risquer une saturation durable et fréquente du réseau routier.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	Etant donné les dernières projections de l'OFROU ¹ , anticipant une congestion de plus en plus fréquente des réseaux routiers – en particulier dans le canton de Genève – la mise en place de voies de circulation réservées au covoiturage n'apparaît pas comme une solution pertinente pour pallier l'insuffisance des infrastructures routières. Au regard des conditions auxquelles nous sommes confrontées nous ne pouvons pas nous permettre d'interdire l'utilisation de certains espaces à la majorité des usagers de la route sous peine de risquer une saturation durable et fréquente du réseau routier.	
Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)						
Etant donné les dernières projections de l'OFROU ¹ , anticipant une congestion de plus en plus fréquente des réseaux routiers – en particulier dans le canton de Genève – la mise en place de voies de circulation réservées au covoiturage n'apparaît pas comme une solution pertinente pour pallier l'insuffisance des infrastructures routières. Au regard des conditions auxquelles nous sommes confrontées nous ne pouvons pas nous permettre d'interdire l'utilisation de certains espaces à la majorité des usagers de la route sous peine de risquer une saturation durable et fréquente du réseau routier.							

¹ Voir le rapport explicatif du 26 janvier 2022 sur le projet relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027 : https://www.fedlex.admin.ch/filestore/fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2021/127/cons_1/doc_5/fr/pdf-a/fedlex-data-admin-ch-eli-dl-proj-2021-127-cons_1-doc_5-fr-pdf-a.pdf

4.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement		
	Acceptez-vous que le symbole « Covoiturage » autorise, lorsqu'il s'applique aux véhicules en stationnement, uniquement le parcage de véhicules transportant, aussi bien à l'arrivée qu'au départ, un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole (art. 65, al. 16, P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	
	<p>Cette mesure semble tout simplement irréalisable. En effet, il paraît difficile de pouvoir contrôler la mise en œuvre d'une telle réglementation, les agents du stationnement contrôlant les véhicules pendant leur période de stationnement et pas à l'arrivée et/ou au départ. De plus, une telle réglementation du stationnement pourrait nuire à l'activité professionnelle d'entreprises qui peinent déjà à trouver des places de stationnement lors de déplacements professionnels nécessitant un véhicule permettant de transporter du matériel.</p>		



A l'attention de
Madame Simonetta Sommaruga,
Conseillère fédérale

DETEC
Office fédéral des routes OFROU

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Genève, le 22 février 2022
3248/RR- FER N° 05/2022

Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière portant sur le covoiturage et la simplification de l'introduction de zones 30

Madame la Conseillère fédérale,

Notre Fédération a pris connaissance avec intérêt de la proposition susmentionnée.

La gestion du trafic routier et l'impact de ce dernier sur l'environnement et la qualité de la vie sont des thèmes d'actualité. Dans ce contexte, le débat sur l'aménagement de zones 30 et l'encouragement au covoiturage a toute son acuité.

Concernant les zones 30, le projet soumis à consultation tend à faciliter leur introduction. Si notre Fédération peut admettre l'intérêt de telles zones dans des quartiers bien précis (zones résidentielles traversées par des routes d'importance secondaire), et constate que de nombreuses villes sont tentées par l'expérience, elle est en revanche opposée à leur généralisation. Or, le présent projet, en proposant l'abrogation pure et simple de l'expertise mentionnée à l'article 3 de l'Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, supprime des cautions qui nous semblent pertinentes et ignore le principe de proportionnalité qui doit présider à de telles décisions. Il nous semble en particulier que nous ne pouvons pas nous passer de l'évaluation des effets attendus de la mesure et de ses éventuels effets négatifs.

Un récent sondage du TCS révèle que si les zones 30 sont vues d'un bon œil par la population, la majorité des personnes sondées rejette sa généralisation, y compris lorsqu'elle est limitée à la période nocturne (22h00-06h00). En revanche, près des trois quarts des sondés sont favorables à de telles zones sur des routes d'intérêt local (notion supprimée dans la proposition du Conseil fédéral), notamment en zones résidentielles.

Le projet du Conseil fédéral va donc trop loin. Il fait fi d'une nécessaire analyse de la situation propre à chaque décision d'instauration de zones 30. Si la volonté d'augmenter la qualité de vie dans les quartiers est compréhensible, il existe d'autres moyens d'y parvenir (revêtement phono absorbant, pneus verts, double vitrage, aménagement paysager ou encore radar de bruit). En outre, le

renouvellement du parc automobile, avec une augmentation à venir du nombre de véhicules électriques – par définition moins bruyants – pourrait également avoir un impact positif sur la pollution sonore.

La mesure ignore par ailleurs les effets collatéraux de l'instauration de zones 30 dans un quartier. Ainsi, la problématique des transports d'urgence doit être prise en compte ; il y va dans certains cas de la vie de personnes. Le report de trafic sur d'autres axes doit également être étudié, de manière à ne pas pénaliser les habitants de certaines rues au profit de ceux que l'on entend protéger avec une zone 30. La problématique des livraisons doit aussi être prise en compte. Les plages horaires dédiées à cette activité sont en effet limitées et il n'est pas certains que ces tâches puissent être remplies en temps et en heures dans ce nouveau contexte. Il ne faudrait pas que l'introduction de zones 30 conduise les entreprises à augmenter leur flotte de véhicules ou leurs tarifs pour pouvoir faire face à leurs obligations. Cela serait contreproductif d'un point de vue environnemental et augmenterait inutilement les charges des entreprises.

Enfin, si nous pouvons bien évidemment comprendre les intérêts des habitants des quartiers concernés, il convient de prendre en compte les intérêts de l'ensemble des habitants qui résident dans les zones concernées, ou qu'ils soient amenés à s'y rendre régulièrement. Nous ne pouvons accepter que les intérêts de certains habitants soient privilégiés, sans une analyse sérieuse des conséquences de la mesure proposée, et que ce projet contribue de facto à monter les habitants de zones particulières contre les autres résidents d'une région. A notre sens, la cohérence du trafic et la fonctionnalité du réseau priment, et les zones 30 doivent donc être prioritairement réservées aux routes locales, de desserte, et de quartier.

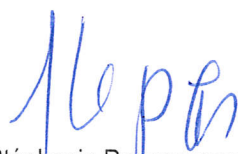
Concernant le covoiturage, notre Fédération estime que le projet n'est pas abouti. Tout d'abord, l'expérience à la frontière franco-genevoise a démontré le faible impact de mesures encourageant le covoiturage. Ensuite, la possibilité laissée aux covoitureurs de circuler sur des axes où la voiture individuelle n'est pas autorisée nous paraît particulièrement problématique. Enfin, au-delà du fait que l'emprise au sol d'une voiture est la même, quel que soit le nombre de personnes transportées, elle émet ainsi de grandes réserves sur la capacité à contrôler le respect des exigences pour le stationnement réservé aux voitures ayant transporté un nombre de personne minimale.

En conclusion, notre Fédération appelle au rejet de ces propositions, ainsi qu'elle le confirme par le biais du questionnaire.

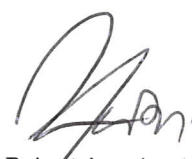
En vous priant de recevoir, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre parfaite considération.



Blaise Matthey
Secrétaire général



Stéphanie Ruegsegger
Directrice Politique générale
FER Genève



Robert Angelozzi
Secrétaire patronal
FER Genève

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 45'000 membres.



Questionnaire relatif à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière

Simplification de l'introduction de zones 30 et covoiturage

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur : Fédération des entreprises romandes (FER)


Important :

Veuillez envoyer votre avis (document **Word**) par voie électronique d'ici au 25 février 2022 à l'adresse suivante : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Projet d'ordonnance sur la signalisation routière (P-OSR)

1.	Suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30		
	Acceptez-vous que l'instauration de zones 30 soit soumis aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	
	Si nous comprenons la volonté d'alléger la procédure, cet article n'est pas acceptable dans la mesure où la proportionnalité de la décision n'est pas respectée. Le bien-être des habitants d'un quartier mérite évidemment considération mais il ne peut être le seul facteur à prendre en compte.	Suppression de l'article 108, l 4bis OSR.	

2.	Renonciation à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30		
	Acceptez-vous qu'il ne soit désormais plus nécessaire de réaliser une expertise avant d'instaurer des zones 30 sur des routes d'intérêt local (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
	Non. Comme indiqué plus haut, la décision d'aménager une zone 30 km/h doit être appréhendée en tenant compte d'un ensemble de facteurs, dont l'expertise permet de tenir compte.		

3.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation		
	Pour favoriser le covoiturage, acceptez-vous l'introduction d'un symbole () qui pourra être ajouté, sur une plaque complémentaire, aux panneaux indiquant une interdiction générale de circuler ou une interdiction de circuler pour les voitures automobiles ainsi qu'au signal « Chaussée réservée aux bus » afin d'exempter de la limitation les véhicules transportant plusieurs personnes (art. 65, al. 15, P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
	<p>Nous ne sommes pas opposés fondamentalement à favoriser le co-voiturage mais sommes dubitatifs sur ses effets. Le bilan du covoiturage dans la zone frontalière franco-suisse est très maigre, et cela avant même la pandémie. Le recours au covoiturage a très faiblement augmenté (+ 2%), alors que les abus ont atteint les 10% (entre 8% et 13%).</p> <p>Par ailleurs, si la mesure telle qu'elle est proposée devait avoir un effet réel, il conviendrait d'en mesurer l'impact sur la fluidité du transport collectif et la vitesse commerciale moyenne.</p>		

4.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement		
	Acceptez-vous que le symbole « Covoiturage » autorise, lorsqu'il s'applique aux véhicules en stationnement, uniquement le parcage de véhicules transportant, aussi bien à l'arrivée qu'au départ, un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole (art. 65, al. 16, P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné

L'emprise au sol d'une voiture inoccupée est la même, qu'elle ait fait ou non l'objet d'un covoiturage. Par ailleurs, on comprend difficilement comment le respect de la condition de stationnement sera respectée, dans la mesure où une voiture garée est par définition inoccupée.

	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
CH-3003 Berne

Lausanne, le 21 février 2022

Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière - Simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance du projet de révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière visant à simplifier la mise en place de zones 30km/h sur les routes d'intérêt local et à introduire un symbole de covoiturage. Nous vous remercions de nous avoir consulté et vous faisons part de notre appréciation sur les modifications législatives proposées.

Contexte général

Des nombreuses zones 30km/h essaient un peu partout en Suisse romande, notamment à Genève, Fribourg et Sion. A Lausanne, cette vitesse est même généralisée sur plusieurs routes de 22h à 6h du matin. La CVCI s'inquiète de voir cette modification devenir soudainement une normalité le jour comme la nuit. Ces mesures sont de potentielles entraves à la circulation, particulièrement pour les fournisseurs de services qui sont injustement préterités car obligés de circuler sur des axes forts dont la vitesse pourrait être drastiquement réduite. Pour rappel, en 2001, plus de 70% du peuple suisse a voté contre la généralisation du 30 km/h en localité. Tous les cantons avaient refusé cette extension. Bien que les demandes pour plus de zone 30 km/h dans les localités se multiplient, un sondage récemment mené par le TCS montre que plus de 60% de la population est contre cette généralisation.

Objet de la consultation

En modifiant l'ordonnance sur la signalisation routière, le Conseil fédéral propose que l'aménagement des zones 30 sur des routes d'intérêt local répondent uniquement aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic. Cela aurait principalement pour avantage de renoncer à toute forme d'expertise pour aménager des zones 30. Notons toutefois que chaque modification devrait encore et toujours faire l'objet d'une décision formelle et d'une publication.

En complément, le Conseil fédéral prévoit de réduire les surcharges de trafic et les atteintes à l'environnement en introduisant dans cette même ordonnance le symbole « covoiturage ». Le covoiturage serait encouragé en donnant droit aux automobilistes de circuler sur des chaussées réservées aux véhicules transportant plusieurs personnes. Ce symbole pourrait être ajouté sur une plaque complémentaire, ajouté aux panneaux indiquant une interdiction générale de circuler ou au signal « chaussée réservée aux bus ». En présence de ce signe distinctif, les covoitureurs ne seraient pas soumis à la limitation signalée.

L'ordonnance prévoit que les autorités compétentes pourraient appliquer la nouvelle législation à plusieurs voies de circulation, voire-même à l'ensemble de la chaussée.

Appréciation

La CVCI est d'avis que la vitesse 50km/h ne doit en aucun cas devenir une exception au profit de la nouvelle règle du 30km/h. Dit autrement, elle est contre un abaissement général de la vitesse dans les villes et les localités pour les raisons avancées ci-après.

La CVCI entend bien les arguments des défenseurs des zones 30, soit d'améliorer la santé de la population, de réduire les nuisances sonores, de fluidifier le trafic ou encore de renforcer la sécurité en général. Mais il est prouvé que différencier les vitesses en ville permet une meilleure fluidité du trafic non seulement pour les automobilistes, mais aussi pour les vélos électriques qui roulent jusqu'à 45km/h, de même que pour les transports publics. Le projet ne prévoit aucune distinction entre les différentes zones de circulation et ne tient pas compte de la hiérarchie du réseau, conçu dans le but de faciliter au mieux le trafic et de l'ordonner. Différencier les zones permet également une meilleure sécurité routière grâce à une canalisation de l'ensemble des véhicules sur certains axes et ainsi d'éviter un report du trafic dans les quartiers résidentiels. De plus, il est très probable qu'un grand nombre d'automobilistes effectuent de multiples détours pour atteindre leur but. Les temps de trajet seraient alors allongés, allant totalement à l'encontre de la volonté de réduire l'empreinte carbone. Notons également que les routes de localité sont connectées à des routes alentours. Toute cette hiérarchie réfléchie permet d'aiguiller le trafic.

L'accessibilité des centres-villes, l'approvisionnement, l'évacuation ainsi que la fluidité générale du trafic sont des conditions indispensables au bon fonctionnement et à l'équilibre de l'économie. Si les zones 30 sont indéniablement une bonne chose dans les quartiers résidentiels, elles le sont beaucoup moins sur des axes forts. La CVCI est d'avis que la nécessité d'agir réside dans une meilleure utilisation des infrastructures existantes et non dans une restriction de capacité du trafic routier en généralisant des zones de circulations à 30 km/h.

Du point de vue de l'économie, le risque est tout simplement trop grand, sachant que cette modification viendrait s'ajouter à d'autres mesures restrictives envers le trafic en ville, des mesures déjà en marche telles que la tarification de la mobilité, la progressive et agressive interdiction des véhicules 4x4, ainsi que la suppression massive des places de parcs au profit de pistes cyclables.

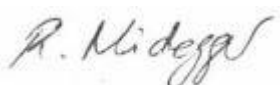
Pour terminer, le problème n'est pas celui des zones 30 km/h, mais plutôt de leur généralisation en milieu urbain de nuit comme de jour. Ce changement drastique, associé aux mesures restrictives liées à la mobilité a comme conséquence indéniable de pousser les commerces à s'exclure des centres-villes pour aller s'installer ailleurs. La CVCI est certes favorable à une mobilité douce, mais de manière réfléchie et non de manière imposée comme ici sans possibilité de débat public hormis cette consultation.

Tout en vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces lignes, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie



Philippe Miauton
Directeur adjoint



Romaine Nidegger
Responsable des dossiers politiques



Questionnaire relatif à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière

Simplification de l'introduction de zones 30 et covoiturage

Auteur de l'avis : Romaine Nidegger, responsable des dossiers politiques, Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :

Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie


Important :

Veuillez envoyer votre avis (document **Word**) par voie électronique d'ici au 25 février 2022 à l'adresse suivante : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Projet d'ordonnance sur la signalisation routière (P-OSR)

1.	Suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30		
	Acceptez-vous que l'instauration de zones 30 soit soumis aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	
	Cf courrier joint		

2.	Renonciation à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30		
	Acceptez-vous qu'il ne soit désormais plus nécessaire de réaliser une expertise avant d'instaurer des zones 30 sur des routes d'intérêt local (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Cf courrier joint		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		

3.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation		
	Pour favoriser le covoiturage, acceptez-vous l'introduction d'un symbole () qui pourra être ajouté, sur une plaque complémentaire, aux panneaux indiquant une interdiction générale de circuler ou une interdiction de circuler pour les voitures automobiles ainsi qu'au signal « Chaussée réservée aux bus » afin d'exempter de la limitation les véhicules transportant plusieurs personnes (art. 65, al. 15, P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		

4.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement		
	Acceptez-vous que le symbole « Covoiturage » autorise, lorsqu'il s'applique aux véhicules en stationnement, uniquement le parcage de véhicules transportant, aussi bien à l'arrivée qu'au départ, un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole (art. 65, al. 16, P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		



Stadtratsbeschluss Nr. 42

E-Mail

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

**Vernehmlassung zur Teilrevision der
Signalisationsverordnung, Vereinfachung
der Einführung von Tempo-30-Zonen und
Carpooling
Stellungnahme**

Sitzung vom 19. Januar 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK am 10. November 2021 beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision der Signalisationsverordnung in Sachen «Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» durchzuführen.

Der Stadtrat Luzern nimmt zu den vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen Stellung. Er begrüsst die Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und die Einführung des Signals «Mitfahrergemeinschaften». Die Stadt Luzern erachtet die meisten vorgeschlagenen Anpassungen als angemessen und stimmt ihnen mehrheitlich zu.

Aus Sicht der Stadt ist der Verzicht auf die Gutachtenpflicht zur Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen besonders begrüssungswert. Dies ermöglicht den zuständigen Behörden die Einführung von verkehrsberuhigten Zonen auch aus anderen als den in Art. 108 Abs. 2 SSV abschliessend aufgeführten Gründen. Die zuständigen Behörden erhalten so mehr Flexibilität und können den lokalen Verhältnissen besser Rechnung tragen. Weiter vereinfacht der Wegfall der Gutachtenpflicht die Abläufe, verringert den Verwaltungsaufwand und senkt nicht zuletzt auch die Kosten. Schlussendlich begrüsst der Stadtrat auch die Vereinfachung des Einbezugs von Hauptverkehrsstrassen und anderen Strassen mit höheren Verkehrsbelastungen in Tempo-30-Zonen, während die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen für diese Strassenabschnitte weiter nicht zur Anwendung kommt und sich der Einbezug somit auf die Signalisation beschränkt.

Kopie an:

- Schweizerischer Städteverband
- Luzerner Polizei

Beilage:

Ausgefüllter Fragebogen

Stadt Luzern
Stadtrat
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Telefon: 041 208 82 88
Fax: 041 208 88 77
E-Mail: sk@stadtluzern.ch
www.stadtluzern.ch

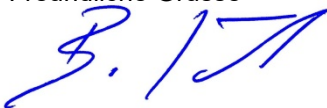
Die grössten Vorbehalte aus städtischer Sicht betreffen die Verwendung des Begriffs «verkehrsorientierte Strassen». Der Begriff und die entsprechende VSS-Norm sind überholt. Rein «verkehrsorientierte Strassen» im Sinne der VSS-Norm existieren im innerstädtischen Raum in der Realität kaum, selbst Hauptverkehrsstrassen beschränken sich nicht ausschliesslich auf ihre verkehrlichen Funktionen. Im innerstädtischen Raum bestehen immer zu berücksichtigende Wechselwirkungen zwischen den umliegenden Nutzungen und den Strassen (sofern diese offen geführt werden). Entsprechend können Strassen innerorts praktisch nie losgelöst vom Umfeld geplant, gebaut und betrieben werden. Selbst Hochleistungsstrassen wie Autobahnen, welche eigentlich klar zum Siedlungsgebiet abgegrenzt sind, müssen siedlungsverträglich sein. Die entsprechende VSS-Norm gibt dagegen z. B. vor, dass lediglich ab Sammelstrassen abwärts städtebauliche Aspekte berücksichtigt werden müssen. Der Stadtrat rät daher entschieden davon ab, einen neuen Verordnungsartikel auf einen kaum mehr zeitgemässen Begriff aus einer nicht den aktuellen Stand des Wissens abbildenden Norm abzustützen.

Weiter wird aus Sicht des Stadtrates die Thematik des Strassenlärms in der Teilrevision zu wenig bzw. nicht berücksichtigt. Strassenverkehrslärm ist insbesondere auf Strassen mit höheren Verkehrsbelastungen, also solchen, welche nicht von den vorgeschlagenen Änderungen betroffen sind, ein grosses Problem.

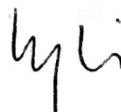
Schliesslich schlägt der Stadtrat vor zu prüfen, ob im Fall einer Einführung von verkehrsberuhigten Zonenregimes gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen eine Ergänzung notwendig ist, dass auch Art. 32 Abs. 3 der SVG nicht zum Tragen kommt. Dies scheint u. a. relevant, da es sich bei Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen immer noch um abweichende Höchstgeschwindigkeiten handelt (Art. 108 SSV).

Die vorgesehenen Verordnungsänderungen, welche die Mitbenützung von für den übrigen Verkehr gesperrten Fahrstreifen (insbesondere Busspuren) durch Fahrzeuge mit Mehrfachbesetzung (Carpooling) erlauben, werden vom Stadtrat von Luzern grundsätzlich ebenfalls begrüsst. Aufgrund zu erwartenden negativen Auswirkungen auf den ÖV-Betrieb in innerstädtischen Räumen sieht der Stadtrat bei bereits existierenden Busspuren aber kaum Möglichkeiten. Bei neuen Bus- oder «Umweltspuren», welche aufgrund der Platzverhältnisse oft nur über MIV-Spurreduktionen möglich sind, besteht jedoch auch in zentralen urbanen Lagen Potenzial. Der Stadtrat begrüsst auch die vorgesehene Möglichkeit, Parkplätze neu für Fahrzeuge reservieren zu können, die beim Zu- und Wegfahren mit mehreren Personen besetzt sind. Allerdings existieren Bedenken, wie dies durch die zuständigen Kontrollorgane (Polizei) durchgesetzt werden soll und kann.

Freundliche Grüsse



Beat Züsli
Stadtpräsident



Daniel Egli
Stadtschreiberin-Stv.





Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Stadt Luzern Hirschengraben 17 6003 Luzern
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)?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

Union des villes suisses (UVS)
Monsieur Martin Flügel, directeur
Monbijoustrasse 8
Case postale
3001 Berne

dossier traité par FIM
notre réf. A. 1/2022/06 - sm
votre réf.

Lausanne, le 3 février 2021

Consultation fédérale : révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière portant sur le covoiturage et la simplification de l'introduction de zones 30

Monsieur le Directeur,

Nous faisons référence à votre courrier du 18 novembre 2021 invitant les villes membres de l'UVS à vous faire parvenir leur position relative à la consultation fédérale mentionnée en titre.

La Ville de Lausanne accueille favorablement les simplifications prévues en matière d'introduction de zones limitées à 30 km/h. La Municipalité salue en particulier l'abandon de l'obligation de réaliser une expertise préalable à l'instauration de zones 30, ainsi que la prise en compte des particularités locales comme motif valable au même titre que la protection contre les dangers de la circulation routière, l'amélioration de la fluidité du trafic et enfin la réduction des atteintes excessive à l'environnement.

Toutefois, la Municipalité estime que le projet soumis ne doit pas être un aboutissement, mais une première étape qui doit conduire vers une possibilité pour les communes d'instaurer le 30 km/h sur l'ensemble de leur territoire. L'expérience de la Ville de Lausanne, qui a introduit le 30 km/h de nuit sur la quasi-totalité de son réseau routier, montre que cette mesure peu coûteuse, et aux bénéfices largement démontrés en matière de santé publique et de sécurité est de surcroît très bien accueillie par la population vivant dans la Ville, qui est la première à pâtir d'un trafic trop dense.

Il convient en effet de rappeler que d'abaisser la vitesse à 30 km/h permet de réduire le bruit moyen de deux à trois décibels. Associé à la pose d'un revêtement phono absorbant, le niveau sonore moyen baisse encore d'un décibel, soit une diminution globale de trois à quatre décibels, ce qui correspond à une diminution de moitié du bruit ressenti. Les tests préalables ont par ailleurs démontré que le 30 km/h nocturne a un impact considérable sur les bruits de pointe qui diminuent de 80% en comparaison aux mesures faites avec la vitesse à 50 km/h.

S'agissant du volet « covoiturage », la possibilité donnée aux autorités de permettre à des transports individuels motorisés occupés par plus de deux personnes d'emprunter des voies interdites à la circulation, interdites à la circulation de voitures ou encore des chaussées réservées aux voies de bus paraît aller à l'encontre des objectifs de la Municipalité qui est de favoriser le report modal des TIM vers la mobilité douce ou les transports publics. La Municipalité estime en outre que cette mesure est inapplicable sur son territoire, et a fortiori en milieu urbain. L'ouverture des voies de circulations réservées aux bus aux voitures occupées par plus de deux personnes nuirait non seulement à la vitesse commerciale des transports publics, mais également à la fluidité du trafic général. En effet, à

Lausanne comme dans d'autres villes, les transports publics peuvent déclencher un passage en priorité à certains carrefours névralgiques. Une occupation de la chaussée par un autre véhicule nuirait à tout le système.

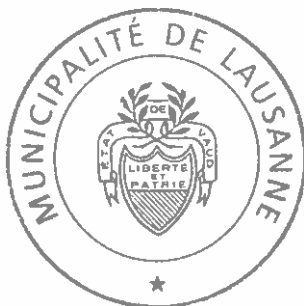
En outre la mesure demande d'engager des moyens humains et financiers pour le contrôle de son application qui paraissent disproportionnés. Si la Municipalité est plutôt défavorable à la mesure en milieu urbain, elle comprend néanmoins l'intention des autorités fédérales de donner la possibilité à certaines collectivités publiques, particulièrement en région frontalière, d'utiliser ces outils pour fluidifier leur trafic en zone périurbaine, et ne s'opposera pas au projet.

La Municipalité voit en revanche d'un bon œil la possibilité de réserver une partie des places de stationnement aux véhicules occupés par plus de deux personnes, permettant ainsi un avantage concret à celles et ceux qui adoptent le covoiturage pour leur déplacement en ville, avec toutefois la même réserve que pour le précédent volet quant aux moyens à mettre en œuvre pour son contrôle.

En vous remerciant de bien vouloir tenir compte des remarques émises par la Ville de Lausanne, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod



Le secrétaire
Simon Affolter



Annexe : Questionnaire relatif à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière - Simplification de l'introduction de zones 30 et covoiturage

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
ASTRA, Bundesamt für Strassen
3003 Bern

Per Mail an:

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Zürich, 24. Februar 2022

Vernehmlassungsantwort von Swiss Engineering STV zur Teilrevision der Signalisationsverordnung (Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling) – Vernehmlassung 2021/89

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Swiss Engineering STV, der Berufsverband der Ingenieur:innen und Architekt:innen, engagiert sich seit über 115 Jahren für die Interessen der rund 11'500 Mitglieder und vertritt die Anliegen aus der Welt der Technik in Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und freuen uns, Ihnen anbei die Überlegungen unseres Berufsverbands zu den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen zuzustellen. Wir haben unsere Begründungen zum Fragebogen in diesem Brief abgegeben:

Tempo-30-Zonen

Der Nutzen von Tempo-30-Zonen für die Verkehrssicherheit und die Reduktion von Umweltbelastungen (Lärm, Schadstoffe) ist in den meisten Fällen unbestritten. Tempo-30-Zonen in Siedlungsgebieten können perspektivisch auch die Einführung von autonomen Fahrzeugen erleichtern.

Nichtsdestotrotz kann die Einführung von Tempo-30-Zonen in verschiedenen Fällen auch negative Auswirkungen haben:

- Schleichwege durch Quartiere werden attraktiver, da das Tempo auf den bisherigen, längeren aber besser ausgebauten Routen sinkt. Im Extremfall bewirkt die Einführung von Tempo-30-Zonen damit das Gegenteil dessen, was sie bewirken soll.

- Auf Strassen, die durch den öffentlichen Verkehr genutzt werden, hat die Einführung von Tempo-30-Zonen Fahrzeitverlängerungen zur Folge. Neben dem Attraktivitätsverlust für den ÖV haben solche Fahrzeitverlängerungen im Extremfall zur Folge, dass Anschlüsse nicht mehr erreicht werden oder die Wendezeiten an den Linienenden nicht mehr ausreichen um einen stabilen Betrieb zu gewährleisten. Zur Wahrung der Angebotsqualität können zusätzliche Fahrzeuge mit entsprechenden Kostenfolgen notwendig werden. Es sind in der Schweiz bereits Fälle bekannt, in denen zur Kompensation dieser Mehrkosten andere Angebote des öffentlichen Verkehrs reduziert werden sollen.

Swiss Engineering STV sieht den Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Einführung von Tempo-30-Zonen in Siedlungsgebieten daher durchaus kritisch. Insbesondere dort, wo abgeltungsberechtigte Angebote des öffentlichen Verkehrs, die durch Bund und/oder Kantone mitfinanziert werden, tangiert sind, sollen die Auswirkungen von Tempo-30-Zonen genau abgeklärt werden. Bund und Kantone als Besteller der betroffenen Angebote sollen im Vorfeld durch die Gemeinden angehört werden.

Carpooling

Die Förderung von Mitfahrgemeinschaften ist aus Sicht von Swiss Engineering STV ausdrücklich zu begrüßen, da der durchschnittliche Besetzungsgrad im Strassenverkehr heute bei deutlich weniger als 2 Personen liegt und somit das knappe Gut der vorhandenen Strasseninfrastruktur schlecht genutzt wird. In anderen Ländern (insbesondere Nordamerika) sind separate Spuren für Fahrzeuge, deren Besetzung ein festgelegtes Minimum übersteigt, seit langem verbreitet (sogenannte HOV-Lanes) und haben dort ihren Nutzen bewiesen.

Die Ausdehnung der Bevorzugung von Fahrzeugen, deren Besetzung ein festgelegtes Minimum übersteigt, auf Parkfelder ist im Kontext einer zunehmenden Verknappung des Parkraums in vielen Städten ebenfalls nachvollziehbar. Sie wirft jedoch die Frage nach der praktischen Umsetzung und Kontrolle auf, da die Mindestbesetzung gemäss Verordnungsentwurf sowohl bei Zu- und Wegfahrt eingehalten sein muss. Aus Sicht von Swiss Engineering sollte die Realisierbarkeit einer Kontrolle bei Ausdehnung der Bevorzugung von Mitfahrgemeinschaften auf Parkfelder eingehender geprüft werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

Swiss Engineering STV UTS ATS

Frank Zeugin
Präsident der Fachgruppe Mobility

Alexander Jäger
Generalsekretär



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Swiss Engineering STV Weinbergstrasse 41 CH-8006 Zürich
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)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe beiliegende Stellungnahme	

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe beiliegende Stellungnahme		

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe beiliegende Stellungnahme		

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe beiliegende Stellungnahme		



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV Könizstrasse 23 3008 Bern
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)?						
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bemerkungen</th> <th>Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Der SBV begrüsst grundsätzlich die Vereinfachung zur Einführung von T-30. Eine Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeiten im Siedlungsraum erleichtert insbesondere Menschen mit Behinderung die Nutzung des öffentlichen Raumes.</p> <p>Damit Tempo-30 jedoch Menschen mit Mobilitätsbehinderung nicht von der Nutzung des Verkehrsraums ausgrenzt, muss nach Ansicht des SBV §4 Absatz 2 der Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen, präzisiert werden.</p> <p>Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes darf das Schutzbedürfnis von Menschen mit Behinderung, welches die Anordnung vortrittsberechtigter Querungen in Form von Fussgängerstreifen legitimiert, nicht an das Vorhandensein von Schulen und Heimen geknüpft werden. Die im Verordnungstext aufgeführten Beispiele für das erhöhte Schutzbedürfnis werden in der Praxis heute so ausgelegt, dass an den für Menschen mit Behinderung wichtigen Querungen – trotz erhöhtem</p> </td> <td> <p>Präzisierung Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen: §4 Abs 2 ist wie folgt zu ändern: Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich <u>bei Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, Dienstleistungsangeboten des Gesundheitswesens, bei Haltestellen, Schulen und Heimen.</u></p> </td> </tr> </tbody> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	<p>Der SBV begrüsst grundsätzlich die Vereinfachung zur Einführung von T-30. Eine Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeiten im Siedlungsraum erleichtert insbesondere Menschen mit Behinderung die Nutzung des öffentlichen Raumes.</p> <p>Damit Tempo-30 jedoch Menschen mit Mobilitätsbehinderung nicht von der Nutzung des Verkehrsraums ausgrenzt, muss nach Ansicht des SBV §4 Absatz 2 der Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen, präzisiert werden.</p> <p>Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes darf das Schutzbedürfnis von Menschen mit Behinderung, welches die Anordnung vortrittsberechtigter Querungen in Form von Fussgängerstreifen legitimiert, nicht an das Vorhandensein von Schulen und Heimen geknüpft werden. Die im Verordnungstext aufgeführten Beispiele für das erhöhte Schutzbedürfnis werden in der Praxis heute so ausgelegt, dass an den für Menschen mit Behinderung wichtigen Querungen – trotz erhöhtem</p>	<p>Präzisierung Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen: §4 Abs 2 ist wie folgt zu ändern: Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich <u>bei Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, Dienstleistungsangeboten des Gesundheitswesens, bei Haltestellen, Schulen und Heimen.</u></p>
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)						
<p>Der SBV begrüsst grundsätzlich die Vereinfachung zur Einführung von T-30. Eine Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeiten im Siedlungsraum erleichtert insbesondere Menschen mit Behinderung die Nutzung des öffentlichen Raumes.</p> <p>Damit Tempo-30 jedoch Menschen mit Mobilitätsbehinderung nicht von der Nutzung des Verkehrsraums ausgrenzt, muss nach Ansicht des SBV §4 Absatz 2 der Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen, präzisiert werden.</p> <p>Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes darf das Schutzbedürfnis von Menschen mit Behinderung, welches die Anordnung vortrittsberechtigter Querungen in Form von Fussgängerstreifen legitimiert, nicht an das Vorhandensein von Schulen und Heimen geknüpft werden. Die im Verordnungstext aufgeführten Beispiele für das erhöhte Schutzbedürfnis werden in der Praxis heute so ausgelegt, dass an den für Menschen mit Behinderung wichtigen Querungen – trotz erhöhtem</p>	<p>Präzisierung Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen: §4 Abs 2 ist wie folgt zu ändern: Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich <u>bei Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, Dienstleistungsangeboten des Gesundheitswesens, bei Haltestellen, Schulen und Heimen.</u></p>						

	<p>Schutzbedürfnis - keine Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn sich kein Heim oder keine Schule im Umfeld befindet. Daher soll der Abschnitt präzisiert werden.</p> <p>Hintergrund dieser Forderung ist die heute etablierte Praxis der zuständigen Behörden, kategorisch jegliche Markierung eines Fussgängerstreifens bei Tempo-30 auch dort abzulehnen, wo ein spezifisches Schutzbedürfnis der Nutzergruppen mit Behinderung nachgewiesen ist, sich aber weder ein Heim noch eine Schule in unmittelbarer Nähe befindet. Ein Schutzbedürfnis von Personen mit eingeschränkten Mobilitätsfähigkeiten besteht insbesondere im Bereich von Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, wie z.B. Quartierläden, Einkaufszentren, etc. aber auch von Dienstleistungsangeboten des Gesundheitswesens wie z.B. Spitäler, Ärztezentren, Apotheken und in besonderem Masse beim Zugang zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Diese Beispiele sind in der Aufzählung in §4, Abs. 2 der Verordnung zu ergänzen.</p> <p>Dass die Aufzählung «namentlich bei...» keine abschliessende Liste ist, folglich der Gesetzgeber durchaus andere Gründe für ein erhöhtes Schutzbedürfnis gelten lässt, wird in der Praxis durch die ausführenden Behörden negiert.</p>	
--	---	--

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	<p>Der SBV ist mit dem Verzicht auf ein Gutachten einverstanden, sofern die vorgeschlagene Präzisierung der Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen übernommen wird.</p> <p>Dies ist erforderlich, um sicherzustellen, dass in jedem Einzelfall eine Sicherheitsabwägung in Bezug auf das Schutzbedürfnis von Personen mit Mobilitätseinschränkungen erfolgt, und bei Bedarf die nötigen Massnahmen (Fussgängerstreifen, Schutzinseln, Halteverbotslinien, gut einsehbare Annäherungsbereiche) auch tatsächlich umgesetzt werden.</p>	<p>Präzisierung Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen: §4 Abs 2 ist wie folgt zu ändern: Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich <u>bei Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, Dienstleistungsangeboten des Gesundheitswesens, bei Haltestellen, Schulen und Heimen.</u></p>	

	<p>Sollte eine entsprechende Anpassung der entsprechenden Verordnung nicht vorgenommen werden, ist der SBV der Meinung, das Gutachten weiterhin erstellt werden müssen.</p> <p>Für die Verfügungsbehörde sind die Angaben, welche im Gutachten aufgeführt werden, zentral für eine Entscheidung und damit verbundene Nachkontrollen.</p>	
--	--	--

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Grundsätzlich kann es zweckmässig sein, ein Symbol «Carpooling» für bestimmte Fahrstreifen einzuführen. Die vorgeschlagene Formulierung geht aber deutlich zu weit. Einer Öffnung von Strassen mit dem allgemeinen Fahrverbot für jegliche Motorfahrzeuge, sobald mehr als eine Person mitfährt, ist unbedingt abzulehnen.</p> <p>Die Signale «Allgemeines Fahrverbot» und «Verbot für Motorwagen» werden überall dort eingesetzt, wo kein Verkehr zugelassen werden soll. In vielen Innenstädten werden die Fahrverbote eingesetzt, um verkehrsfreie Zonen zu schaffen, wenn man nicht auf das Signal Fussgängerzone zurückgreifen will. Dies hat verschiedene Gründe, z.B. in Zusammenhang mit Linien des öffentlichen Verkehrs oder Zubringerdienst.</p> <p>Für Menschen mit einer Sehbehinderung ist die Vermischung des Verkehrsraumes in «Ausnahmefällen» eine Herausforderung für die Mobilität. Die Sicherheitsaspekte werden dabei zu wenig berücksichtigt.</p> <p>Eine weitere Öffnung dieses Verkehrsraumes geht durch diese Regelung unter anderem zu Lasten der Mobilität von Menschen mit einer Sehbehinderung. Der SBV ist daher gegen die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften, welche von den Beschränkungen ausgenommen werden sollen.</p>	

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)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Die Durchsetzung einer solchen Regelung wird durch den SBV in Frage gestellt.</p> <p>Für eine wirkungsvolle Umsetzung benötigt es einen hohen Personalaufwand oder automatische Kontrollinstrumente. Die personellen und finanziellen Ressourcen sollen zielgerichteter eingesetzt werden.</p>	



Per Mail:

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, den 23. Februar 2022

Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung - Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:

VASOS FARES

Vereinigung aktiver Senioren- und
Selbsthilfeorganisationen der Schweiz

3000 Bern

Info@vasos.ch

Tel. +41 76 583 60 90

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

VASOS FARES

Vereinigung aktiver Senioren- und Selbsthilfeorganisationen der Schweiz


3000 Bern

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Wir begrüßen die Vereinfachung der Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen, denn Tempo 30 reduziert den Lärm und vermeidet Unfälle, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen.		

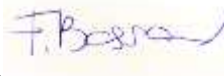
2.	Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Anordnung von Tempo-30-Zonen		
	Sind Sie einverstanden, dass zur Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen neu kein Gutachten mehr nötig ist (Art. 108 Abs. 4 ^{bis} E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Ein Gutachten verkompliziert die Anordnung von Tempo-30-Zonen. Deshalb soll darauf verzichtet werden.		
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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften ist sinnvoll. Wenn mehr Menschen in Mitfahrgemeinschaften auf den Strassen unterwegs sind statt alleine im Auto, reduziert das den Verkehr auf den Strassen und somit die Umweltbelastung.		
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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme im weiteren Vorgehen bedanken wir uns.

Mit freundlichen Grüßen

Bea Heim

Bea Heim, Präsidentin & ehemalige Nationalrätin

i.V. 

Rosmarie Okle, Präsidentin Arbeitsgruppe
Wohnen & Mobilität

par courrier électronique
signalisationsverordnung@astra.admin.ch
DETEC

Office fédéral des routes OFROU

Genève, le 25 février 2022

Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière portant sur le covoiturage et la simplification de l'introduction de zones 30

Monsieur,

Le Groupement Transports et Economie a pour mission de promouvoir des conditions-cadre de la mobilité et des transports favorables à l'activité économique et aux entreprises genevoises, à l'échelle du canton et de la région. Il est basé à Genève et est composé de 12 associations membres, actives dans les domaines de la mobilité et de l'économie.

Les questions des zones 30 et du covoiturage sont d'actualité, dans notre canton comme ailleurs en Suisse.

Dans le cadre de sa politique de lutte contre le bruit, le Conseil d'Etat a entamé une vaste enquête populaire, laquelle a débouché sur une décision de passer 300 rues en zones à vitesse réduite. Au-delà du fait que la consultation populaire n'en était pas vraiment une dans la mesure où les questions choisies et fermées ne laissaient aucune place à la nuance et au commentaire, la proposition pose problème car elle ne tient aucunement compte des mesures alternatives pour diminuer le bruit et ne prend pas en considération les intérêts de l'ensemble des acteurs impactés.

Le présent projet procède de la même philosophie. Si le GTE peut comprendre et admettre la pertinence de telles zones dans certains lieux, il estime que la concrétisation de tels projets doit faire l'objet d'une analyse sérieuse sur les buts poursuivis, les autres moyens de les atteindre et les conséquences de la mesure, qu'elles soient positives ou négatives. Force est de constater que le projet mis en consultation ne tient plus compte de cette indispensable analyse.

Notre Groupement déplore que la proposition privilégie certains citoyens au détriment d'autres, notamment en axant sa justification sur une notion très subjective de qualité de la vie. Elle ignore par ailleurs totalement les impératifs de certains professionnels de la route, et plus particulièrement des services d'urgence. Enfin, elle supprime tout processus démocratique, violant ainsi un instrument fondamental du fonctionnement de notre société.

Concernant le covoiturage, force est de constater que le projet n'a pas été sérieusement analysé. Nous rejetons donc les propositions formulées.

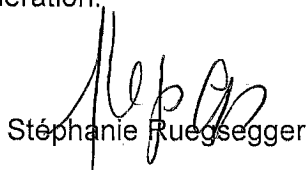
En conclusion, le GTE appelle au rejet de ces propositions, ainsi qu'elle le confirme par le biais du questionnaire.

En vous réitérant notre opposition à ce projet, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'expression de notre parfaite considération.



Hugues Hiltbold

Président



Stéphanie Rueggsegger

Secrétaire



Questionnaire relatif à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière

Simplification de l'introduction de zones 30 et covoiturage

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur : Groupement transports et économie / Stéphanie Ruegsegger


Important :

Veuillez envoyer votre avis (document **Word**) par voie électronique d'ici au 25 février 2022 à l'adresse suivante : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Projet d'ordonnance sur la signalisation routière (P-OSR)

1.	Suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30		
	Acceptez-vous que l'instauration de zones 30 soit soumis aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	
	Cette disposition supprime toute analyse globale aujourd'hui prévue dans le cadre d'introduction de zones 30. Cela revient à privilégier certains intérêts (notamment le bien-être de la population concernée par la zone, ce qui est une notion très abstraite) au détriment de tout autre élément. La proportionnalité de la décision n'est donc plus respectée et les procédures démocratiques traditionnelles sont éludées. .	Suppression de l'article 108, I 4bis OSR.	

2.	Renonciation à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30						
	Acceptez-vous qu'il ne soit désormais plus nécessaire de réaliser une expertise avant d'instaurer des zones 30 sur des routes d'intérêt local (art. 108, al. 4 ^{bis} , P-OSR) ?						
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Remarques</th> <th>Proposition d'amendement (texte proposé)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Non. La suppression de l'expertise revient à nier l'ensemble des autres éléments impactés par la réalisation d'une zone 30. Elle contribue également à supprimer toute analyse de solutions alternatives. Or, un tel projet doit se faire dans le cadre d'une analyse globale, permettant un aménagement le plus cohérent possible avec l'ensemble du réseau routier et garantissant un haut niveau de sécurité. La proposition formulée n'est donc pas acceptable. Elle n'est pas plus respectueuse de l'ensemble des acteurs concernés directement ou indirectement par la décision.</p> </td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	<p>Non. La suppression de l'expertise revient à nier l'ensemble des autres éléments impactés par la réalisation d'une zone 30. Elle contribue également à supprimer toute analyse de solutions alternatives. Or, un tel projet doit se faire dans le cadre d'une analyse globale, permettant un aménagement le plus cohérent possible avec l'ensemble du réseau routier et garantissant un haut niveau de sécurité. La proposition formulée n'est donc pas acceptable. Elle n'est pas plus respectueuse de l'ensemble des acteurs concernés directement ou indirectement par la décision.</p>	
Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)						
<p>Non. La suppression de l'expertise revient à nier l'ensemble des autres éléments impactés par la réalisation d'une zone 30. Elle contribue également à supprimer toute analyse de solutions alternatives. Or, un tel projet doit se faire dans le cadre d'une analyse globale, permettant un aménagement le plus cohérent possible avec l'ensemble du réseau routier et garantissant un haut niveau de sécurité. La proposition formulée n'est donc pas acceptable. Elle n'est pas plus respectueuse de l'ensemble des acteurs concernés directement ou indirectement par la décision.</p>							

3.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation						
	Pour favoriser le covoiturage, acceptez-vous l'introduction d'un symbole () qui pourra être ajouté, sur une plaque complémentaire, aux panneaux indiquant une interdiction générale de circuler ou une interdiction de circuler pour les voitures automobiles ainsi qu'au signal « Chaussée réservée aux bus » afin d'exempter de la limitation les véhicules transportant plusieurs personnes (art. 65, al. 15, P-OSR) ?						
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Remarques</th> <th>Proposition d'amendement (texte proposé)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>L'expérience menée à Genève dans ce domaine n'a eu que très que de très maigres résultats en matière de recours à ce type de mobilité partagée. Par contre, les tentatives de contourner la mesure sont nombreuses. C'est donc un bilan pour le moins mitigé, pour ne pas dire négatif. A cela s'ajoute le fait que la mesure aura pour conséquence d'obstruer encore davantage la circulation sur certaines voies, entraînant embouteillages, stress et pollution supplémentaires.</p> <p>Par ailleurs, autoriser certains véhicules à circuler dans une zone où un panneau d'interdiction de circuler pour les voitures est apposé est dangereux.</p> </td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	<p>L'expérience menée à Genève dans ce domaine n'a eu que très que de très maigres résultats en matière de recours à ce type de mobilité partagée. Par contre, les tentatives de contourner la mesure sont nombreuses. C'est donc un bilan pour le moins mitigé, pour ne pas dire négatif. A cela s'ajoute le fait que la mesure aura pour conséquence d'obstruer encore davantage la circulation sur certaines voies, entraînant embouteillages, stress et pollution supplémentaires.</p> <p>Par ailleurs, autoriser certains véhicules à circuler dans une zone où un panneau d'interdiction de circuler pour les voitures est apposé est dangereux.</p>	
Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)						
<p>L'expérience menée à Genève dans ce domaine n'a eu que très que de très maigres résultats en matière de recours à ce type de mobilité partagée. Par contre, les tentatives de contourner la mesure sont nombreuses. C'est donc un bilan pour le moins mitigé, pour ne pas dire négatif. A cela s'ajoute le fait que la mesure aura pour conséquence d'obstruer encore davantage la circulation sur certaines voies, entraînant embouteillages, stress et pollution supplémentaires.</p> <p>Par ailleurs, autoriser certains véhicules à circuler dans une zone où un panneau d'interdiction de circuler pour les voitures est apposé est dangereux.</p>							

	Enfin, laisser les covoitures circuler sur les voies de bus en site propre pourrait ralentir la vitesse commerciale de ces derniers. Il convient d'être attentifs à cela.	
--	---	--

4.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement	
	Acceptez-vous que le symbole « Covoiturage » autorise, lorsqu'il s'applique aux véhicules en stationnement, uniquement le parcage de véhicules transportant, aussi bien à l'arrivée qu'au départ, un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole (art. 65, al. 16, P-OSR) ?	
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON
	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné	
	<p>Remarques</p> <p>Cette proposition semble être une plaisanterie. Comment contrôler le respect de la condition de covoiturage, si ce n'est en contrôlant à l'entrée et à la sortie du parking ? Une voiture stationnée est en effet par définition vide de ses occupants, qui soient uniques ou multiples.</p> <p>Par ailleurs, elle nie totalement la réalité du transport professionnel, pour lequel aucun régime d'exception ne semble prévu. Ce dernier doit faire face à des rallongements des temps de parcours et peine à trouver des places de stationnement proches des lieux de livraison. Ce projet accentuera ce problème, dans la mesure où les entreprises ne vont pas adapter le nombre de personnes véhiculées, simplement pour pouvoir accéder à certains stationnements.</p>	Proposition d'amendement (texte proposé)

Stellungnahme der Stiftung PUSCH
Vernehmlassungsfrist 25.02.2022

Elektronisch an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Zürich, den 02.02.2022

Stellungnahme zur Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling (Vernehmlassung 2021/89)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, zur vorgeschlagenen Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling Stellung zu nehmen.

Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Wir begrüssen die vorgeschlagenen Erleichterungen für die Einführung von Tempo 30 und Begegnungszonen. Eine Unklarheit besteht betreffend Begegnungszonen auf verkehrsorientierten Strassen. Ausserdem besteht aus unserer Sicht Anpassungsbedarf auf Gesetzesebene mit dem Ziel die zweckmässige Anwendung von Tempo 30 (auch auf verkehrsorientierten Strassen) grossflächig zu erlauben.

Carpooling

Wir begrüssen die Einführung der Signalisation Carpooling, fordern jedoch Anpassungen bei der vorgeschlagenen Umsetzung und schlagen die Anwendung der neuen Signalisation für Mitfahrgemeinschaften auf bestehenden Spuren des motorisierten Individualverkehrs und bei Pannestreifenumnutzungen vor.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Maria-Luisa Kargl
Projektmitarbeiterin Klima und Energie
Stiftung PUSCH

Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Grundsätzliche Haltung

Tempo 30 erhöht die Sicherheit und die Lebensqualität, senkt die die Lärmbelastung und ermöglicht die Koexistenz von motorisiertem- mit Fuss- und Veloverkehr.

Die Vorteile von flächendeckendem Tempo 30 auf siedlungsorientierten, aber auch auf verkehrsorientierten Strassen sind in Fachkreisen unbestritten und die Massnahme wird von einer Mehrheit der Bevölkerung befürwortet. Die vorgeschlagenen Erleichterungen bei siedlungsorientierten Strassen beschleunigen den Prozess und entlasten die Gemeinden. Die Erfahrungen zeigen, dass bei flächiger Umsetzung von Tempo 30 die Geschwindigkeitslimite besser eingehalten wird und dadurch weniger bauliche Massnahmen erforderlich sind. Die sprachliche Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und nichtverkehrsorientierten (respektive siedlungsorientierten) Strassen ist nicht in jedem Fall klärend. So ist es im dicht bebauten Siedlungsraum nicht immer einfach diese Einteilung auf Basis des realen Verkehrsaufkommens einer Strasse, welches sich über die Zeit verändern kann, zu machen.

Artikel für Artikel

SSV Art. 1 Abs. 9

Eine Unklarheit besteht betreffend Begegnungszonen. Diese kommen heute auch auf verkehrsorientierten Strassen zum Einsatz und haben sich dort bewährt. Zum Beispiel im Umfeld von Bahnhöfen, Schulen oder auf Verkehrsknoten mit einem hohen Anteil des Fussverkehrs. Die rechtlichen Umstellungen und die Aufnahme der Definition der „verkehrsorientierten Strassen“ dürfen nicht dazu führen, dass diese Anwendung in Zukunft erschwert oder verunmöglicht würde.

Mit der neuen rechtlichen Grundlage muss es weiterhin möglich sein, dass Begegnungszonen (mit Gutachten) auch auf verkehrsorientierten Strassen realisiert werden können (vgl. Antrag 1 im Fragebogen).

SSV Art. 2a Abs. 5 und 6

Die Erleichterungen für Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen sind ein wichtiger Zwischenschritt für mehr Sicherheit und Lebensqualität in den Dörfern, Städten und Agglomerationen.

In Absatz 5 wird die Einschränkung fallen gelassen, dass Tempo-30-Zonen nur auf Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter angeordnet werden dürfen. Die Einschränkung hat sich in der Praxis nicht als zweckmässig erwiesen. Deren Aufhebung wird deshalb begrüsst.

Handlungsbedarf auf verkehrsorientierten Strassen

Aber auch auf verkehrsorientierten Strassen besteht Handlungsbedarf. Aktuelle Forschungsarbeiten, Erfahrungen im Ausland mit flächendeckend Tempo 30 und Vorher-Nachher-Untersuchungen mit Tempo 30 auf Hauptstrassen in der Schweiz zeigen, dass Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen ein zweckmässiges und kostengünstiges Instrument ist, um die drängenden Sicherheits- und Lärmdefizite zu beheben und dass u.a. aufgrund des verstetigten Verkehrsflusses, Tempo 30 auch die Funktion des übergeordneten Strassennetzes sehr gut zu erfüllen vermag.

Weil sich auf verkehrsorientierten Strassen die Problematik von Unfällen, Lärm, fehlender Koexistenz und Attraktivitätseinbusse der Ortszentren besonders akzentuiert, braucht es auf Ebene SVG entsprechende Anpassungen, welche die zweckmässige Anwendung von Tempo 30 (auch auf verkehrsorientierten Strassen) grossflächig erlauben (vgl. Antrag 2 im Fragebogen).

Diesem Paradigmenwechsel folgt auch die Europäische Union. Im Herbst hat das EU-Parlament mit grosser Mehrheit einem Beschluss zugestimmt, indem die Mitgliedsländer aufgefordert werden, sich für eine

Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 in Wohngebieten und auf allen Strassen mit viel Fuss- und Veloverkehr einzusetzen.

Entsprechend ist die Aufhebung der Einschränkung gemäss Absatz 6, wonach Hauptstrassenabschnitte bisher nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone (z. B. in einem Ortszentrum oder einem Altstadtgebiet) einbezogen werden konnten, zu begrüssen.

Dass ein Tempo-30-Abschnitt auf einer verkehrsorientierten Strasse regelmässig in die Tempo-30-Zone einbezogen werden soll, wenn eine solche angrenzend vorhanden ist (Erläuternder Bericht Seite 4) ist einfacher für die Signalisation und klarer für die Strassenbenutzer. Es ist daher richtig, diese Praxis als Regel zu beschreiben.

Nachkontrolle

Die Beibehaltung der Nachkontrolle gemäss Artikel 6 (Erläuternder Bericht Seite 5) wird als wichtige Massnahme zur Qualitätssicherung begrüsst.

SSV Art. 108 Abs. 4bis und SSV Art. 3

Für jede neue Tempo-30-Zone musste bisher ein neues Gutachten in Auftrag gegeben werden. Mit der Aufhebung des Gutachtens fällt für die Gemeinden, die Tempo 30 flächendeckend auf siedlungsorientierten Strassen einführen möchten, eine grosse administrative und auch finanzielle Hürde weg. Die erforderliche Begründung, dass mit T30 die Sicherheit im Wohnquartier erhöht und die Umweltbelastung reduziert werden kann, war ein unnötiger Aufwand für eine offensichtliche Sachlage.

Tempo 30 ist wirksam, zweckmässig und verhältnismässig. Die wenigen Sekunden Zeitverlust stehen in keinem Verhältnis zum Sicherheitsgewinn, wie dem Rückgang der schweren Unfälle um mindestens einen Drittel bei realen Bedingungen (Erläuternder Bericht, Seite 2) und zum Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm (Tempo 30 halbiert die Schallintensität, was einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht). Zusätzlich fallen die – insbesondere in der Nacht – störenden Lärmspitzen weg.

Dass nun die Gemeinde und Bewilligungsbehörde mehr Ermessenspielraum erhalten, Tempo 30 oder eine Begegnungszone auf nichtverkehrsorientierten Strassen aufgrund der örtlichen Verhältnisse und Bedürfnissen anzuordnen, wird deshalb begrüsst.

Carpooling

Grundsätzlich begrüßen wir die Absichten des Bundes, die Verkehrs- und Umweltbelastung durch entsprechende Massnahmen zu reduzieren. Wir bezweifeln aber, dass die vorgeschlagenen Verordnungsänderungen dazu führen, dass das Verkehrsaufkommen und die Umweltbelastung durch den Autoverkehr sinken. Deshalb sind wir mit der Einführung der Signalisation Carpooling einverstanden, fordern aber Anpassungen bei der Umsetzung.

Erstens führt die Tatsache, dass wie im Erläuterungsbericht erwähnt auch Familienautos den „Mitfahrgemeinschaften“ zugeordnet werden sollen dazu, dass dadurch die Nutzung von motorisierten Fahrzeugen bei Familien gefördert und somit Mehrverkehr generiert wird. Und zweitens hat die Mitbenutzung der Busspur durch die Mitfahrgemeinschaften zur Folge, dass der nachhaltige Verkehr von ÖV und Velos, denen diese Spuren momentan vorbehalten sind, eingeschränkt wird. Deshalb beantragen wir den Artikel 15 zu streichen respektive anzupassen (vgl. Antrag 3 und Eventualantrag zu Antrag 3 im Fragebogen). Zudem schlagen wir die Anwendung der neuen Signalisation für die Mitfahrgemeinschaften auf bestehenden Spuren des motorisierten Individualverkehrs und bei Pannestreifenumnutzungen vor (vgl. Antrag 4 im Fragebogen).



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Stiftung PUSCH Hottingerstrasse 4 8004 Zürich
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)

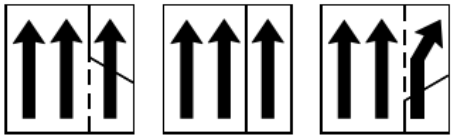
1.	Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Tempo-30-Zonen	
	Sind Sie einverstanden, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen den allgemeinen Regeln für Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen unterstellt wird (Art. 108 Abs. 4 ^{bis} E-SSV)?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p><i>Begrifflichkeit</i></p> <p>Der neu eingeführte Begriff „verkehrsorientiert“ ist nicht in jedem Fall zielführend. Er ermöglicht aber eine grobe und vorläufige Zuteilung, für welche Strassentypen in Zukunft die Pflicht für ein Tempo-30-Gutachten entfällt.</p> <p>Weiter zu beachten ist, dass im Rahmen der Überarbeitung der VSS Normen die Aufhebung der Unterteilung nach siedlungs- und verkehrsorientiertem Strassenverkehrsnetz diskutiert wird. Übereinstimmende und sachdienliche Begrifflichkeiten sind zu begrüssen.</p> <p><i>Begegnungszonen</i></p> <p>Die «Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» wurde</p>	

	<p>vor 20 Jahren auch deswegen erlassen, damit aus den Wohnstrassen Begegnungszonen wurden. Im Gegensatz zu den Wohnstrassen kann man Begegnungszonen nicht nur im Wohnumfeld, sondern auch bei ÖV-Knoten, in Altstädten und Geschäftsbereichen einsetzen. Je nach der Interpretation des Begriffes «nicht verkehrsorientiert» kann er dazu führen, dass dadurch der Einsatzbereich von Begegnungszonen wieder auf den Wohnbereich eingeschränkt würde.</p> <p>Bei der neuen Kategorie muss deshalb sichergestellt sein, dass es mit entsprechendem Gutachten weiterhin möglich ist, eine Begegnungszone auch auf verkehrsorientierten Strassen einzuführen, wie dies bis anhin der Fall war und sich bewährt hat.</p>	<p>Antrag 1: Mit der neuen rechtlichen Grundlage muss es weiterhin möglich sein, dass Begegnungszonen (mit Gutachten) auch auf verkehrsorientierten Strassen realisiert werden können</p>
--	--	--

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen</p> <p><i>Erleichterung Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen</i></p> <p>Die Vorteile von flächendeckendem Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen sind in Fachkreisen unbestritten und die Massnahme wird von einer Mehrheit der Bevölkerung befürwortet. Die vorgeschlagenen Erleichterungen beschleunigen den Prozess und entlasten die Gemeinden. Die Erfahrungen zeigen, dass bei flächiger Umsetzung von Tempo 30, die Geschwindigkeitslimite besser eingehalten wird und dadurch weniger bauliche Massnahmen erforderlich sind.</p> <p><i>Handlungsbedarf auch auf verkehrsorientierten Strassen</i></p>		<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p>

	<p>Aber auch auf verkehrsorientierten Strassen besteht Handlungsbedarf. Aktuelle Forschungsarbeiten, Erfahrungen im Ausland mit flächendeckend Tempo 30 und Vorher-Nachher-Untersuchungen mit Tempo 30 auf Hauptstrassen in der Schweiz zeigen, dass Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen ein zweckmässiges und kostengünstiges Instrument ist, um die drängenden Sicherheits- und Lärmdefizite zu beheben und dass u.a. aufgrund des verstetigten Verkehrsflusses Tempo 30 auch die Funktion des übergeordneten Strassennetzes sehr gut zu erfüllen vermag.</p> <p>Weil sich auf verkehrsorientierten Strassen die Problematik von Unfällen, Lärm, fehlender Koexistenz und Attraktivitätseinbusse der Ortszentren besonders akzentuiert, braucht es auf Ebene SVG entsprechende Anpassungen, welche die zweckmässige Anwendung von Tempo 30 grossflächig erlauben.</p> <p><i>Nachkontrollen</i></p> <p>Die Beibehaltung der Nachkontrolle wird als wichtige Massnahme zur Qualitätssicherung begrüsst.</p>	<p>Antrag 2: Anpassungen auf Ebene SVG, welche die zweckmässige Anwendung von Tempo 30 (auch auf verkehrsorientierten Strassen) grossflächig erlauben</p>
--	--	--

<p>3.</p>	<p>Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr</p>		
	<p>Sind Sie einverstanden, dass für die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften ein Symbol eingeführt wird (), das auf einer Zusatztafel dem allgemeinen Fahrverbot, dem Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen</p> <p>Wir begrüssen die Absichten des Bundes, die Verkehrsüberlastung und Umweltbelastung durch entsprechende Massnahmen zu reduzieren. Wir fordern jedoch Anpassungen in der Ausgestaltung der Mitfahrgemeinschaften, insbesondere im städtischen Raum. Indem gemäss Erläuterungsbericht auch Familienautos der Mitfahrgemeinschaft zugeordnet werden sollen, wird die Nutzung von motorisierten Fahrzeugen bei Familien de facto gefördert. Diese Inklusion können wir nicht unterstützen, da sie der Verringerung der Verkehrsüberlastung sowie Umweltbelastung zuwiderläuft.</p>	<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p> <p>Antrag 3:</p> <p><i>Art. 15 ganz streichen</i></p> <p>Eventualantrag zu Antrag 3:</p> <p><i>Artikel 15: „Die den Signalen «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01) und «Verbot für Motorwagen» (2.03) und «Busfahrbahn» (2.64) beigefügte Zusatztafel mit dem Wort «ausgenommen» und dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) zeigt an, dass die betroffene Fahrbahn oder der betroffene Fahrstreifen von Fahrzeugen verwendet werden darf, die mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind.»</i></p>	

	<p>Wir lehnen die Mitbenutzung der Busfahr- bahn durch Mitfahrgemeinschaften ab. Mit der Öffnung des ansonsten dem ÖV und teil- weise Veloverkehr vorbehaltenen Fahrbahn- streifens für Mitfahrgemeinschaften wird eine Kapazitätserweiterung und somit Mehrver- kehr generiert, der ÖV ausgebremst und die Attraktivität und Sicherheit für den Velover- kehr verringert. Es kann zu Stau und folglich zu mehr Verspätungen beim ÖV kommen, wo doch bereits durch die breitere Einführung von Tempo 30 Befürchtungen bestehen, dass der städtische ÖV verlangsamt wird. Ausser- dem würde die neue Regelung zu unregel- mässigeren Fahrten des ÖVs auf den ent- sprechenden Spuren wegen abrupten Einbie- gens der Autos auf die Busspur, sowie zu ge- nerell hektischerem und unregelmässigerem Verkehr auf den Busspuren führen, was auch eine erhöhte Unfallgefahr zur Folge hätte. Die nachhaltigen und ressourceneffizienten Ver- kehrsmittel - ÖV und Veloverkehr - würden durch diese Öffnung eingeschränkt.</p> <p>Das Bilden von Fahrgemeinschaften (Carpooling) erhöht den Besetzungsgrad der Fahr- zeuge und senkt die Fahrleistung. Die vorge- schlagenen Anwendungsorte der neuen Sig- nalisierung erhöhen jedoch die Verkehrskapa- zitäten (Fahrverbote) und beschneiden den förderungswürdigen nachhaltigen Verkehr (ÖV und Velo).</p> <p>Deshalb schlagen wir die Anwendung der neuen Signalisation auf bestehenden MIV- Fahrspuren und bei Pannestreifenumnut- zungen (PUN) als Kontingentierungsmass- nahme vor. Das Carpooling soll eine Voraus- setzung für die PUN-Nutzung sein.</p>	<p>Antrag 4:</p>  <p>4.7.2</p> <p>Art. 59</p> <p>«^{2bis} Dem Signal «Freigabe des Pannestreifens» (4.77.2) beigefügte Zusatztafel mit dem Wort «ausgenommen» und dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) zeigt an, dass die betroffene Fahrbahn oder der betroffene Fahrstreifen von Fahrzeugen verwendet werden darf, die mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind.»</p>
--	--	---

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

	<p>Wir erachten ein Parkplatzangebot für Mitfahrgemeinschaften als begrüßenswert, auch wenn die Kontrolle äusserst schwierig sein wird. Es ist jedoch zu beachten, dass die verfügbaren Carpooling-Parkplätze an oft genutzten Standorten oder in dessen Nähe verfügbar sind. Sonst verwirkt man sich einen hohen Nutzen der Massnahme: die Verkehrsreduktion.</p> <p>Ausserdem ist absolut zentral, dass die separaten Parkplätze für Mitfahrgemeinschaften nicht zu einer Erhöhung der Parkplatzanzahl führen, sondern dass diese innerhalb des bereits existierenden Parkplatzaufkommens ausgediebt werden.</p>	
--	--	--



Elektronisch verschickt an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern



**Lärmliiga
Schweiz**

Geschäftsstelle
Hermeschloostrasse 70
8048 Zürich
043 443 10 00
info@laermliga.ch
www.laermliga.ch

Zürich, 25. Februar 2022

Stellungnahme der Lärmliiga Schweiz zur Teilrevision der Signalisationsverordnung zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Mit Temporeduktionen können der Lärmschutz, die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität in den Siedlungsgebieten stark verbessert werden. Eine Temporeduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 reduziert die Lärmbelastung um 3 dB, was einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht. Mit dieser einfachen, effizienten und kostengünstigen Massnahme könnten Zehntausende Lärmbetroffener in der Schweiz entlastet werden. Über eine Million Menschen in der Schweiz sind gesundheitlich wegen übermässigem Lärm beeinträchtigt. Dies verursacht grosses Leid für die Betroffenen und hohe Kosten im Gesundheitswesen. Das Bundesamt für Umwelt schätzt die lärmbedingten Gesundheitskosten auf jährlich 1.5 Milliarden Franken. Hauptverursacher für die übermässige Lärmbelastung ist der temporeiche Strassenverkehr in Wohngebieten. Ein erprobtes, nachgewiesenermassen effektives Mittel zur Verminderung der Lärmbelastung ist Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30. Die Lärmliiga Schweiz begrüsst deshalb eine Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen. Die vorgeschlagenen Erleichterungen beschleunigen den Prozess und entlasten die Gemeinden.

Die Lärmliiga Schweiz bedauert aber, dass neu eine Differenzierung zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen in der Signalisationsverordnung (SSV) verankert werden soll. Dies aus folgenden Gründen (ausführliche Begründung unter 2):

- Die Unterscheidung gilt unter Fachleuten als veraltet. Der Schweizerische Verband für Strassenverkehrsfachleute schlägt in der zurzeit laufenden Vernehmlassung neue Normen vor, die keine starre Differenzierung mehr nach siedlungsorientiertem und verkehrsorientiertem Ansatz machen, «weil u.a. auch gerade an Hauptstrassen im Innerortsbereich gewohnt wird»¹. Es soll vielmehr eine bedarfsorientierte Gestaltung – bezogen auf Funktion und Aufgabe der Strasse – auf unterschiedlichen Strassentypen ermöglicht werden.
- Eine solche Unterscheidung ist auch gemäss der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichts nicht notwendig. Alle Strassentypen sind Tempo-30-tauglich. Denn unabhängig vom Strassentyp muss Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme eingesetzt werden können, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Nur so wird dem Lärmschutz und den gesetzlichen Anforderungen des Umweltschutzgesetzes angemessen Rechnung getragen.

¹https://www.vss.ch/fileadmin/user_upload/vss/Normen_in_Vernehmlassung/Informationen_zur_Vernehmlassung_Normenpaket_Strassentypen.pdf



- Die Unterscheidung führt dazu, dass die mit der Vorlage angestrebte Verfahrensvereinfachung nicht auf allen Strassen im Siedlungsgebiet angewandt werden kann. Die Geschwindigkeitsreduktion wurde bisher als Lärmschutzmassnahme zu wenig eingesetzt. Deren Umsetzung und somit der Vollzug des Umweltschutzgesetzes und der Lärmschutzverordnung sollen zukünftig nicht nur für siedlungsorientierte Strassen vereinfacht werden, sondern für alle Strassen innerorts. Lärm muss an der Quelle, Strassenlärm insbesondere durch Tempo-herabsetzungen sowie lärmarme Beläge und Reifen bekämpft werden.

Aus all diesen Gründen plädiert die Lärmliiga Schweiz dafür, auf die Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen zu verzichten und die Vereinfachung der Einführung von Tempo-30 auf allen Strassen innerorts zu ermöglichen.

1. Allgemeine Bemerkungen

a) Grund der Stellungnahme der Lärmliiga

Die Lärmliiga Schweiz befasst sich seit ihrer Gründung intensiv mit akustischen und rechtlichen Fragen des Lärms. Strassenverkehrslärm stellt aufgrund der grossen Zahl Betroffener in der Schweiz bei weitem das grösste Lärmproblem dar. Deshalb hat die Lärmliiga Schweiz in den letzten zehn Jahren den Fokus ihrer Tätigkeit auf dessen Bekämpfung gelegt. Zuletzt hat sie sich mit ihren Stellungnahmen vom 11. Juni 2020 und vom 16. Dezember 2021 eingehend zur geplanten Änderung der Lärmschutz-Verordnung (LSV) «im Rahmen des Verordnungspakets Umwelt Frühling 2021» (Referenz: 8392-1579) und zur geplanten Teilrevision des Umweltschutzgesetzes (Teil Lärmschutz, Art. 22-24 USG) geäussert. Bereits dort hat sie auf die fehlende Gesamtschau der vorgesehenen Massnahmen hingewiesen, die die Möglichkeiten lärmindernder Massnahmen an Strassen (v.a. lärmarme Beläge), betrieblicher Einschränkungen (v.a. Tempoherabsetzungen) sowie strengerer Vorschriften für Fahrzeuge (Motoren und Reifen), aber auch einer Steuerung über finanzielle Anreize (Pflichten) zulasten der Lärmverursacher:innen und der Strasseninhaber:innen (Verursacher:innenprinzip) ausschöpft.

b) Ausgangslage für die Vernehmlassungsvorlage

Der erläuternde Bericht bezieht sich bei der Umschreibung des Auftrags (Ziff. 1.1.1.1) auf das vermehrt geäusserte Anliegen, die Voraussetzungen von Tempo 30 innerorts weitergehend zu erleichtern. Erstmals wurden die Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo-30-Zonen nach dem Scheitern der Volksinitiative 00.034 «Strasse für alle» gelockert. Der Bundesrat stellte zudem in seinen Stellungnahmen zu drei parlamentarischen Vorstössen² in Aussicht, im Rahmen eines kommenden Revisionsverfahrens eine Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen vorzuschlagen. Er sieht aber beim übergeordneten Strassennetz keinen Bedarf, von den heutigen Regeln für Geschwindigkeitsreduktionen abzuweichen (erläuternder Bericht S. 2). Es besteht Konsens, dass eine Geschwindigkeitsreduktion nicht nur den Lärmschutz verbessert, sondern auch der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität dient.

² Motion Masshardt, 13.4098, Für mehr Sicherheit und Lebensqualität. Vereinfachte Einführung von Tempo-30-Zonen; Interpellation Schlatter, 20.3047, Tempo 30. Stand der Dinge und Entlastung der Gemeinden von Kosten und Bürokratie sowie Motion Schlatter, 20.4134, Tempo 30. Unnötige Bürokratie für die Gemeinden.



c) Heutige Rechtslage und vorgeschlagene Änderung durch die Revision

Verkehrsordnungen und Verkehrsbeschränkungen können grundsätzlich aus beliebigen, den örtlichen Verhältnissen entsprechenden Gründen angeordnet werden, soweit sie verhältnismässig sind (Art. 3 Abs. 4 SVG). Abweichungen der vom Bundesrat festgelegten Höchstgeschwindigkeit (nämlich 50 km/h) unterstehen jedoch einer spezifischen Regelung. Abweichungen können nur in den von Art. 108 Abs. 2 SSV vorgesehenen Fällen (z.B. zur Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr oder zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung) angeordnet werden. Ausserdem kann die Abweichung nur aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG).

Die Revision zielt darauf, die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen von den qualifizierten Regeln für Geschwindigkeitsanordnungen auszunehmen und den allgemeinen Regeln für Verkehrsordnungen und Verkehrsbeschränkungen zu unterstellen. Gemäss dem erläuternden Bericht kann somit auf siedlungsorientierten Strassen neu auch für andere Zwecke wie z.B. für die Verbesserung der Lebensqualität eine Temporeduktion auf Tempo 30 angeordnet werden – ohne, dass ein Gutachten erforderlich ist. Die Zulässigkeit von Tempo-30-Zonen würde also neu einzig auf einer Verhältnismässigkeitsprüfung beruhen.

d) Definition von «siedlungsorientierten» Strassen

Da die geplante Revision einzig für siedlungsorientierte Strassen (und nicht für verkehrsorientierte Strassen) Anwendung finden soll, stellt sich die Frage, wie diese Begriffe definiert werden können. In der Gesetzgebung werden die verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen nicht unterschieden. Der Bundesrat hat sich entschieden, einzig den Begriff «verkehrsorientierte» Strasse zu definieren, sodass eine Definition von siedlungsorientierten Strassen sich erübrigt (erläuternder Bericht, S. 3). Somit soll der neue Art. 1 Abs. 9 (SSV) so lauten:

«Verkehrsorientierte Strassen sind Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und Bestandteile des übergeordneten Netzes sind.»

Gemäss dem erläuternden Bericht stammt dieser Begriff aus dem Bau- und Planungsrecht und ist heute in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute festlegt (SN 40 040, recte: SN 640 040) (erläuternder Bericht, S. 3).

2. Kritik

Es gibt heute keinen Grund, verkehrsorientierte Strassen von siedlungsorientierten Strassen zu unterscheiden. Die Einführung einer veralteten Definition würde zu viel Unklarheiten und Verwirrung führen und verhindert den Vollzug des Umweltschutzgesetzes und einen effizienten Lärmschutz. Vielmehr sprechen mehrere Gründe dafür, dass diese Unterscheidung weggelassen werden muss.

a) Veraltete Unterscheidung zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen

Die heute geltende Norm VSS SN 640 040b legt die Strassentypen aufgrund verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Kriterien fest. Sie macht eine grundsätzliche Unterscheidung zwischen verkehrlichen und städtebaulichen Aufgaben. Gestützt auf die verschiedenen Aufgaben werden Strassen mit einer verkehrsorientierten und einer



siedlungsorientierten Ausrichtung unterschieden (SNG 640 303 – Leitfaden für den Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts in: STRASSE UND VERKEHR, 12/2017, S. 19, nachfolgend «Leitfaden»).

Unter den Fachleuten ist aber breit anerkannt, dass diese Unterscheidung veraltet und aufzuheben ist:

«Dieser allgemein vertretenen und viele Jahre gelebten (Lehr-)Meinung tritt die neue SNG 640303 «Strassenprojektierungs-Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts» dezidiert entgegen. Strassen innerorts und somit auch Hauptverkehrsstrassen übernehmen innerorts auch städtebauliche Aufgaben sowie eine Netzfunktion für den Fuss- und Veloverkehr, die bei ihrem Entwurf berücksichtigt und entsprechend umgesetzt werden muss. Die Unterscheidung von verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen ist hierbei nicht zweckmässig und muss daher überdacht werden.» (Leitfaden, S. 13).

Das Strassennetz soll bei der Revision der SN 640 040b neu wie folgt ausgestaltet werden:

« Das Strassennetz soll neu aus einem Basisnetz und einem ergänzenden Netz bestehen. Die Unterscheidung nach Verkehrsorientierung und Siedlungsorientierung wird nicht mehr vorgenommen. Die Typisierung der Strassen erfolgt neu nach dem Grundsatz der Funktion und nicht mehr nach der Angebotsorientierung. Das bedeutet, dass eine Strasse im Innerortsbereich und im Ausserortsbereich eine andere Strassenraumgestaltung aufweisen kann, auch wenn sie dem gleichen Strassentyp entspricht. » (Leitfaden, S. 20)

Neu sollen Kantonsstrassen in der Regel zum Basisnetz und Gemeindestrassen zum ergänzenden Netz gehören. Sowohl Kantons- als auch Gemeindestrassen sollen als «innerorts» oder «ausserorts» bezeichnet werden können.

Aus dem Forschungsprojekt SVI 2015/004: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen – Einsatzgrenzen und Umsetzung (Fertigstellung 2019) ergibt sich folgendes:

«Die Unterscheidung nach Verkehrsorientierung und Siedlungsorientierung wird nicht mehr vorgenommen. Die Typisierung der Strassen erfolgt neu nach dem Grundsatz der Funktion und nicht mehr nach der Angebotsorientierung. Das bedeutet, dass eine Strasse im Innerortsbereich und im Ausserortsbereich eine andere Strassenraumgestaltung aufweisen kann, auch wenn sie dem gleichen Strassentyp entspricht.» (S. 20)

Der Schweizerische Verband für Strassen- und Verkehrsfachleute VSS hat kürzlich das Normenpaket «Strassentyp» mit entsprechenden Änderungen in die Vernehmlassung geschickt. Die Vernehmlassung dauert noch bis 29. März 2022:

<https://www.vss.ch/de/normierung-und-forschung/normen-in-vernehmlassung>.

Es ist nicht zielführend, einen Begriff, der von den Fachleuten aufgegeben wird und bisher in der Strassengesetzgebung nicht vorkommt, in einem neuen Verordnungsartikel definitiv zu verankern. Aus diesem Grund ist darauf zu verzichten. Die erleichterte Einführung von Tempo-30-Zonen auf allen Strassen innerorts ermöglicht einen effizienten Vollzug des Umweltschutzgesetzes, indem die Gemeinde und Kanton ohne Bürokratie Lärmschutzmassnahmen einsetzen können.



b) Tauglichkeit jedes Strassentyps für Tempo-30

Die Rechtsprechung zeigt, dass es immer wieder Widerstand gegen die Einführung von Geschwindigkeitsreduktion gegeben hat. Die Tempo-30 Gegnerschaft macht (heute immer noch) geltend, dass die Anordnung von Geschwindigkeitsreduktionen auf wichtigen Hauptstrassen per se unverhältnismässig und somit unmöglich sei. Das Bundesgericht hat diese Aussage in mehreren Entscheiden widerlegt³. Gemäss dem Bundesgericht ist zwar die Funktion eines Strassenabschnitts zu berücksichtigen, aber die Qualifikation der Strasse als Haupt-, Durchgangs- oder Erschliessungsstrasse sei an sich allein kein Grund, um die Einführung von Tempo-30 ausser Acht zu lassen⁴.

Die Verankerung der Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen ist nicht im Einklang mit der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichts. Das Bundesgericht übernahm einzig diese Unterscheidung, um der Eignung der Strassen Rechnung zu tragen⁵. Dabei bemerkte das Bundesgericht, dass diese Abgrenzung gradueller Natur sei und benutzte dabei Anführungszeichen:

«Bei "verkehrsorientierten" Strassen wird die Geschwindigkeit i.d.R. durch eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV reduziert, während sich "siedlungsorientierte" Strassen eher für die Zuweisung zu einer Tempo-30-Zone nach lit. e eignen (BGE 139 II 145 E. 4.1.1 S. 152). Allerdings wurde stets betont, dass es sich um eine Abgrenzung gradueller Natur handle (Urteil 1C_618/2018 vom 20. Mai 2019 E. 3.4) und bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum) sogar Hauptstrassenabschnitte, und damit erst recht verkehrsorientierte Nebenstrassen, in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden könnten (BGE 136 II 539 E. 2.2 S. 545).»

Ein solche Unterscheidung ist also gemäss der ständigen Rechtsprechung nicht notwendig: unabhängig vom Strassentyp muss Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme eingesetzt werden können, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind⁶. Im Bundesgerichtsentscheid 1C_11/2017 vom 2. März 2018 haben die Beschwerdeführenden gerügt, dass der Unterschied zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen zu Unrecht unterlassen wurde. Das Bundesgericht stellte dabei fest:

«Insofern fällt die beanstandete, angeblich mangelhafte Unterscheidung zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen durch die Vorinstanzen und im Gutachten nicht besonders schwer ins Gewicht. Festzuhalten ist jedenfalls, dass vorliegend die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h grundsätzlich in Betracht kommt. [...] Sowohl das Gutachten als auch die Vorinstanzen gehen davon aus, dass die Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h nicht mit gewichtigen Nachteilen für den Strassenverkehr verbunden wäre.»

Aus den oben erwähnten Gründen ist auf die Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen zu verzichten und die Vereinfachung der Einführung von Tempo-30 auf alle Strassen innerorts zu ermöglichen. Dies steht im Einklang mit der bundesgerichtlichen Rechtsprechung.

c) Vollzug des Umweltschutzgesetzes

³ Bundesgerichtentscheid 1C_17/2010 vom 8. September 2010; ATF 136 II 539; Bundesgerichtentscheid 1C_45/2010 vom 9. September 2010; Bundesgerichtentscheid 1C_11/2017 vom 2. März 2018.

⁴ Bundesgerichtentscheid 1C_11/2017 vom 2. März 2018.

⁵ Bundesgerichtentscheid 1C_558/2019 vom 8. Juli 2020, E. 6.6.

⁶ BGE 136 II 539, Urteil 2A.38/2006 vom 13. Juli 2006 E. 3.4.3



Der Bund anerkannte, dass der Vollzug des Umweltschutzgesetzes seit 20 Jahren mangelhaft ist. Massnahmen an der Quelle wie z.B. Tempo-30 wurden zu wenig umgesetzt. Einerseits wird die Umsetzung durch Teilung von Kompetenzen (z.B. Gemeinde und Kanton oder durch verschiedene Zuständigkeit innerhalb eines Kantons) und andererseits durch Bürokratie erschwert.

Die Verbesserung der Vorlage, indem die Vereinfachung auf allen Strassen innerorts gelten soll, würde einen rechtmässigen Vollzug des Umweltschutzgesetzes und einen besseren Lärmschutz erlauben.

3. Änderungsvorschläge zur Revisionsvorlage

a) Zu streichen

Art. 1 Abs. 9 SSV muss ersatzlos gestrichen werden. Die Verankerung dieser Unterscheidung lässt sich nicht rechtfertigen und würde zu grosser Verwirrung führen. Ausserdem ist es zu unterlassen, einen fachlichen Begriff, welcher sich in der Zeit immer weiterentwickelt, in einer Verordnung zu verankern.

Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV müssen ersatzlos gestrichen werden. Art. 2a Abs. 2 beschränkt bereits die Zonensignalisation auf die Strassen innerorts. Die Einführung von Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV ist nicht notwendig und aus diesem Grund zu unterlassen.

b) Einzufügen (in rot)

Art. 108 Abs. 4

Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

Art. 108 Abs. 4bis

Bei Strassen innerorts können abweichende Höchstgeschwindigkeiten ohne Gutachten und gestützt auf eine Verhältnismässigkeitsprüfung festgelegt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

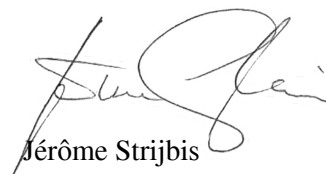
Lärmliiga Schweiz



Gabriela Suter
Präsidentin



Sophie Ribaut
Vorstand



Jérôme Strijbis
Geschäftsleiter



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung


Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Lärmliga Schweiz Jérôme Strijbis, Geschäftsleiter Hermetschloostrasse 70 8048 Zürich
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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Der neu einzuführende Begriff «verkehrsorientiert» ist gemäss Fachleuten überholt und soll deshalb nicht neu in der Strassenverkehrsgesetzgebung aufgenommen werden. Art. 2a Abs. 2 beschränkt bereits die Zonensignalisation auf die Strassen innerorts. Die Einführung von Art. 2a Abs. 5 und 6 ist nicht notwendig und aus diesem Grund zu unterlassen. Mit der neuen rechtlichen Grundlage muss es möglich werden, Tempo 30 erleichtert auf allen Strassentypen einzuführen.		Antrag 1 Art. 1 Abs. 9 ersatzlos streichen Antrag 2 Art. 2a Abs. 5 und 6 ersatzlos streichen Antrag 3 Art. 108 Abs. 4bis Bei Strassen innerorts können abweichende Höchstgeschwindigkeiten ohne Gutachten und gestützt auf eine Verhältnismässigkeitsprüfung festgelegt werden.

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die vorgeschlagenen Erleichterungen beschleunigen den Prozess und entlasten die Gemeinden.		
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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigelegt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Lärmliga Schweiz begrüsst die Absichten des Bundesrats, die Verkehrsüberlastung und Umweltbelastung durch Massnahmen wie Carpooling zu reduzieren. Weniger Verkehr bedeutet auch eine Reduktion der Lärmbelastung.		
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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Lärmliga Schweiz begrüsst ein Parkplatzangebot für Mitfahrgemeinschaften. Allerdings wird die Kontrolle schwierig sein.		

RWU Regionalplanung Winterthur und Umgebung
Sekretariat c/o Amt für Städtebau
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur
Telefon 052 267 54 62
E-Mail: rwu@win.ch

ASTRA
Stefan Huonder

-> Rückmeldung per E-Mail an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Winterthur, 9. Dezember 2021

Teilrevision der Signalisationsverordnung (Tempo-30-Zonen und Carpooling) Stellungnahme RWU

Sehr geehrter Herr Huonder

Das ASTRA führt zur Änderung der Signalisationsverordnung eine Vernehmlassung durch. Als Region Winterthur und Umgebung (RWU) mit rund 200'000 Einwohnern verfügen wir über ein regionales Gesamtverkehrskonzept und sind an den beiden Themen sehr interessiert. Der Vorstand hat sich am 8. Dezember 2021 mit der Absicht des Bundes befasst und nimmt gerne wie folgt Stellung.

1. Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Auf siedlungsorientierten Strassen innerorts sollen Tempo-30-Zonen nicht nur zur Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses, sondern neu auch aus weiteren, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen angeordnet werden können. Die Erstellung eines Gutachtens soll nicht mehr nötig sein.

Haltung RWU:

Wir begrüssen den Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen.

Auch wenn die Hürden auf gesetzlicher Stufe abgebaut werden, besteht zumindest die Gefahr, dass die jeweilige (kantonale) Bewilligungsbehörde ihre Praxis zu den Anforderungen, wie Einhaltung der Geschwindigkeit v85 km/h oder bauliche Massnahmen, im Vollzug nicht ändert. Deshalb ist auf Bundestufe zu regeln, dass in Tempo 30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen keine Massnahmen erforderlich sind. Es ist dem zuständigen Gemeinwesen (auf kommunale Strassen also den Gemeinden) offen zu lassen, ob sie bauliche Massnahmen erstellen oder nicht. So haben bauliche Massnahmen unbestrittenermassen Vorteile ("Erkennung" Tempo 30 für den Autofahrer, Querungshilfen für Fussgänger) aber auch erhebliche Nachteile (Hindernisse auf Velorouten, Kosten Bau und Unterhalt).

Antrag:

Der Art. 5 Abs. 3 Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen ist entweder zu streichen oder in eine Kann-Formulierung umzuwandeln.

2. Carpooling

Für die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften soll ein Symbol eingeführt werden, das auf einer Zusatztafel dem allgemeinen Fahrverbot, dem Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal "Busfahrbahn" beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung auszunehmen. Die Zusatztafel soll auch den Parkierungssignalen beigefügt werden können, um das Parkieren von Fahrzeugen mit einer Mehrfachbesetzung zu privilegieren.



Versuch in Genf (vor dem Zoll)



Zusatztafel

Haltung RWU:

Wir begrüssen die Förderung von Mitfahrgemeinschaften und die in der Verordnung vorgeschlagenen Möglichkeiten. Um eine wirksame Verlagerung zu erreichen, muss diese Massnahme im Raum Winterthur auf der Autobahn angewendet werden. Wir erachten eine Signalisation eines separaten Streifens erst ab 3 Streifen als sinnvoll. Aufgrund des Autobahnausbaus auf 3 Streifen (PUN) bietet sich die Gelegenheit, einen Streifen den Mitfahrgemeinschaften vorzubehalten. Aus unserer Sicht wäre es wichtig zu erfahren, wie dazu die Haltung des Bundes ist.

Bezüglich der Bevorzugung bei den Parkplätzen stellen sich uns Fragen in Bezug auf die Kontrolle und die Wünschbarkeit (grundsätzlich sollten Pendler keine öffentlichen Parkplätze belegen). Eine Anwendung auf Busspuren erachten wir als nicht zweckmässig, da der öffentliche Verkehr nicht behindert werden darf.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der weiteren Beratung und würden uns über eine Rückmeldung zu unserer Frage zur Anwendung auf Autobahnen (im Raum Winterthur) freuen.

Freundliche Grüsse

Für den Vorstand der RWU

Stefan Fritschi, Präsident

Sander Kool, Sekretär

z.K.

- Amt für Mobilität
- Nationalräte Raum Winterthur und Umgebung



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: RZU Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung Präsident Max Walter Seefeldstrasse 329 8008 Zürich In den Ausstand getreten sind die folgenden Vorstandsmitglieder: <ul style="list-style-type: none"> • Wilhelm Natrup, Kantonsplaner, Chef Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich • Markus Traber, Chef Amt für Mobilität des Kantons Zürich
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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Die Einführung von Tempo 30 stellt eine Möglichkeit dar, die Bedürfnisse des fließenden Verkehrs auf diejenigen der anderen Nutzungen (u.a. Wohnen, Aufenthalt) abzustimmen. Das ist eine zentrale Erkenntnis, die der RZU-Vorstand aus seiner intensiven Beschäftigung mit der Situation auf (Haupt-)Strassen innerorts gewonnen hat. Die Geschwindigkeitsre-		

duktion von 50 auf 30 reduziert die Lärmemissionen deutlich und erhöht im Gegenzug die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität bei einem besseren Verkehrsfluss. Der RZU-Vorstand begrüsst deshalb, wenn die Hürden zur Einführung von Tempo 30-Zonen reduziert werden und das Geschwindigkeitsregime damit ein relevanter Teil des zur Verfügung stehenden Massnahmenspektrums wird. Eine erleichterte Einführung von Tempo 30-Zonen erhöht zudem die Chancen einer Entwicklung der Ortszentren, die auf die Ziele der Innenentwicklung abgestimmt sind, wenn verkehrsorientierte Strassen vereinfacht in Tempo 30-Zonen integriert werden können. Die gem. Raumplanungsgesetz geforderte Innenentwicklung wird heute teilweise durch die Lärmschutzgesetzgebung verhindert, weil die Lärmgrenzwerte an Gebäuden überschritten werden. In diesem Kontext werden aufgrund laufender Rechtsmittelverfahren Bauprojekte zum Teil stark verzögert. Die erleichterte Einführung von Tempo-30 Zonen würde das zukünftige Konfliktpotential zwischen Innenentwicklung und Lärmbelastung reduzieren. Dies entspricht auch der Einschätzung des Bundesgerichts, das zur Reduktion der Lärmbelastung Massnahmen an der Quelle und somit u.a. bei den Lärmemissionen des Verkehrs für notwendig erachtet.


Zur Abgrenzung verkehrsorientierter und siedlungsorientierter Strassen:

Nach Einschätzung des RZU-Vorstands werden bei der vorgeschlagenen Differenzierung der Strassen städtebauliche Aspekte und insbesondere die Aufenthaltsfunktion aller Strassen zu wenig berücksichtigt. Gerade die sensible und anspruchsvolle Situation in Ortszentren bedarf auch auf Hauptverkehrs- oder Verbindungsstrassen der Möglichkeit, Tempo 30 als eine Massnahme anzuordnen, um die zahlreichen und teilweise widerstreitenden Bedürfnisse in einem bestimmten Abschnitt untereinander zu vereinbaren.

Aus Sicht der RZU müssen deshalb an Strassen innerorts in jedem Fall die verschiedenen Nutzungen jenseits des Verkehrs sowie die städtebauliche Situation in die Beurteilung und Bestimmung der Massnahmen inkl. der Anordnung von Tempo 30 einbezogen werden. Auch an sogenannten verkehrsorientierten Strassen ist der alleinige Fokus auf verkehrliche Belange nicht ausreichend – insbesondere wenn es sich um Abschnitte im Ortszentrum handelt.

	<p>Aus Sicht des RZU-Vorstands sind schliesslich die Begrifflichkeiten verkehrsorientierte und siedlungsorientierte bzw. nicht-verkehrsorientierte Strasse nicht klar abgrenzbar, so dass die rechtliche Klarheit zur Einführung von Tempo 30 und den evtl. nötigen Gutachten nicht gegeben ist. Eine Differenzierung der Strassen nach den Festlegungen im kantonalen Richtplan würde eine eindeutigere Zuordnung ermöglichen.</p> <p>Die Unterscheidung zwischen Tempo 30-Zone und -Strecke führt in den vorgeschlagenen Änderungen zu unklaren Regelungen, gerade auch was den Einbezug von sogenannten verkehrsorientierten Strassen in Tempo 30-Zonen betrifft. Die Unterscheidung sollte deshalb nach Einschätzung des RZU-Vorstands fallengelassen werden.</p> <p>Schliesslich sollte aus Sicht des RZU-Vorstands nicht nur der Ist-Zustand sondern auch der angestrebte Zielzustand für die Zuordnung zu einem Strassentyp massgeblich sein können. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung einer qualitätsvollen Innenentwicklung wichtig.</p>	
--	---	--

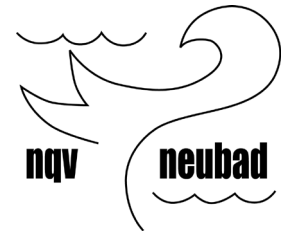
2.	Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Anordnung von Tempo-30-Zonen		
	Sind Sie einverstanden, dass zur Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen neu kein Gutachten mehr nötig ist (Art. 108 Abs. 4 ^{bis} E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die RZU begrüsst den Verzicht auf ein Gutachten als nötige Erleichterung bei der Einführung von Tempo 30-Zonen. Zu den Bedenken zur Definition von siedlungsorientierten Strassen siehe die Ausführungen im Abschnitt zuvor.		

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 Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	<p>Der potentielle Nutzen des Carpoolings als Massnahme ist, wie Beispiele im In- und Ausland zeigen, erwiesen erheblich. Aktuell sind jedoch Akzeptanz und Nutzung gering. Die vorgeschlagene Priorisierung von Fahrzeugen mit mehreren Insassen kann zu einer breiteren Nutzung des Carpoolings beitragen.</p> <p>Bei einer allfälligen konkreten Einführung müssen sowohl der erwartete positive Effekt der Massnahme wie auch die weiteren Wirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmenden und das Gesamtsystem untersucht werden. Die Zulassung von Carpooling-Fahrzeugen auf Bus- und Tramspuren muss dabei insbesondere untersucht werden, da dabei die Gefahr besteht, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu beeinträchtigen, die durch separate Busspuren ermöglicht werden.</p>		

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	<p>Im Falle des ruhenden Verkehrs stellt sich die Frage, wie die Einhaltung der geforderten Mindestauslastung der Fahrzeuge kontrolliert werden kann. Bei der allfälligen konkreten Anordnung müssen auch hier die Wirkungen abgewogen werden, gerade auch weil zwischen Fahrgemeinschaften, Familien etc. bei der Steuerungswirkung nicht unterschieden werden kann.</p>		

Neutraler Quartierverein Neubad
Oberalpstrasse 49
4054 Basel



Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3000 Bern

Basel, 21. Februar 2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,

Wir erleben in unserem Quartier die Vorzüge verkehrsberuhigter Strassen: weniger Lärm, weniger Hektik, weniger Unfälle. Deshalb begrünnen wir die vorgeschlagenen Vereinfachungen bei der Einführung von Tempo-30-Zonen sehr.

Allerdings sind es besonders die Anwohnerinnen und Anwohner des übergeordneten Strassennetzes in unserem Quartier, welche unter den Auswirkungen des Strassenverkehrs wie z.B. unter übermässigem Lärm zu leiden haben. Wir erachten es deshalb für dringend, dass auch für verkehrsorientierte Strassen die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit einfacher verfügt werden kann. Gerne bitten wir Sie deshalb, die Revision der entsprechenden Vorschriften in die Wege zu leiten.

Mit freundlichen Grüssen

Neutraler Quartierverein Neubad

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christoph Wyder'.

Christoph Wyder, Präsident



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband x Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Neutraler Quartierverein Neubad Oberalpstrasse 49 4054 Basel
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)?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)



Postfach 330, 4127 Birsfelden, Tel. 061 313 09 80, gruene-unabhaengige@gmx.ch IBAN CH 09 00769 4035 3692 2001

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Birsfelden, 31.12.2021

**Teilrevision der Signalisationsverordnung
Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling;
Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Grünen-Unabhängigen Baselland danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung betreffend Teilrevision der Signalisationsverordnung. Gerne möchten wir Ihnen in einer kurzen Stellungnahme Rückmeldung zum Inhalt der Teilrevision geben. Anbei finden Sie ebenso den Fragebogen.

Der Bundesrat schlägt in seiner Vorlage vor, dass neu auch aus «weiteren, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen» die Geschwindigkeit auf Tempo-30 reduziert werden kann. Die Grünen-Unabhängigen Baselland befürworten diesen eidgenössischen Vorschlag.

Damit wird die Einführung von Tempo-30 auf unseren siedlungsorientierten Kantonsstrassen vereinfacht. Beispielsweise ist kein kostenaufwändiges Gutachten mehr notwendig, um eine Temporeduktion realisieren zu können. Mit Zunahme des Strassenverkehrs nimmt der Verkehrslärm zu und die Sicherheit ab. Durch Tempo-30 lässt sich beides um bis zu 50% verbessern. Derzeit sind im Kanton Basel-Landschaft von neun Gemeinden Tempo-30-Gesuche hängig. Diese werden zurzeit durch kostenaufwändige Gutachten evaluiert.

Nach erfolgter Gesetzesrevision wäre der Weg für politische Forderungen frei, vor allem in Schulinähe Tempo-30 einzuführen. Dies wäre sinnvoll und verhältnismässig, bedingt jedoch regelmässige Kontrollen, um die Geschwindigkeitsanpassungen auch durchzusetzen. Wo – insbesondere in kleinen Gemeinden im Oberbaselbiet – der Widerstand gegen eine Reduktion auf Tempo-30 gross ist, wäre auch eine Reduktion im Sinne eines Kompromisses auf Tempo-40 denkbar.

Wir freuen uns, wenn Sie unsere Stellungnahme beachten.

Freundliche Grüsse

Saskia Olsson, Sekretariat Grüne-Unabhängige Baselland



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Grüne-Unabhängige Baselland
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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch: Umweltfreisinnige St.Gallen, Raphael Lüchinger, Präsident, 9000 St.Gallen

Kanton X Verband Organisation Übrige

Absender:

Umweltfreisinnige St.Gallen
Raphael Lüchinger, Präsident
9000 St.Gallen

info@umweltfreisinnige.ch

www.umweltfreisinnige.ch


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)?		
	X JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Das Ziel einer solchen Anordnung leuchtet ein, allerdings erscheint uns im Vollzug die Praktikabilität von dementsprechend		

	ausgeschilderten Parkplätzen doch sehr fraglich. Es ist darauf zu achten, dass die Umsetzung zu keinem unverhältnismässigen Aufwand bei Vollzugsorganen führt.	



Questionario sulla revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale

Semplificazione dell'introduzione di zone 30 e car pooling


Parere presentato da:

<input type="checkbox"/> Cantone <input type="checkbox"/> Associazione <input type="checkbox"/> Organizzazione <input checked="" type="checkbox"/> Altro
Mittente: Commissione della mobilità Città di Lugano Pianificazione ambiente e mobilità Via della Posa 8 – 6900 Lugano
Importante Inviare il parere in formato Word entro il 25 febbraio 2022 al seguente indirizzo e-mail: signalisation-sverordnung@astra.admin.ch

Avamprogetto dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (AP-OSStr)

1.	Disposizione di zone 30 senza motivi specifici	
	Siete d'accordo di subordinare la disposizione di zone 30 sulle strade residenziali alle norme generali per regolamentazioni e limitazioni del traffico (art. 108 cpv. 4 ^{bis} AP-OSStr)?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)

2.	Disposizione di zone 30 senza la necessità di una perizia		
	Siete d'accordo che per disporre zone 30 sulle strade residenziali non sia più necessaria una perizia (art. 108 cpv. 4 ^{bis} AP-OSStr)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)	

3.	Introduzione di una segnaletica per la circolazione dei veicoli di car pooling		
	Siete d'accordo che per incentivare il car pooling venga introdotto il simbolo (), da aggiungere, mediante cartello complementare, al divieto generale di circolazione, al divieto di circolazione per gli autoveicoli o al segnale «Carreggiata riservata ai bus», al fine di escludere le auto di gruppo da tali restrizioni (art. 65 cpv. 15 AP-OSStr)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)	
	<p>Non si ritiene opportuno garantire la possibilità di fruire delle corsie del bus. Il trasporto pubblico già oggi vede circolare sulle sue corsie altri utenti al quale deve dare attenzione, le corsie devono restare quanto più possibile riservate al bus per agevolarne la circolazione.</p> <p>Valutare la possibilità di utilizzo di tale agevolazione anche per altre casistiche, quali ad esempio l'utilizzo della corsia di emergenza autostradale (v. anche progetto potenziamento autostradale Lugano – Mendrisio).</p>	Togliere la deroga "Carreggiata riservata ai bus".	

4.	Introduzione di una segnaletica per la sosta dei veicoli di car pooling		
	Siete d'accordo che il simbolo «Car pooling» consenta solo la sosta di veicoli occupati, sia alla partenza sia all'arrivo, da un numero di persone almeno pari a quello da esso indicato (art. 65 cpv. 16 AP-OSStr)?		
	<input type="checkbox"/> SÌ	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)	

	<p>Agevolazione che diventa difficilmente controllabile. Si propone di valutare eventuali agevolazioni per questa tipologia nei P&R, tariffe agevolate ecc.</p>	
--	---	--



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Einwohnergemeinde Münsingen Abteilung Bau Martin Niederberger Thunstrasse 1 3110 Münsingen
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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Änderung ist zielführend und vermindert unnötigen Aufwand.		

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Privilegierung unterstützt die Ziele der Verminderung der Verkehrsmenge und der effizienten Nutzung der Ressourcen.		

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Anwendung in unserem lokalen kleinstädtischen Kontext drängt sich nicht auf.		

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Romoos, 20. Januar 2022

Arbeitsgruppe Berggebiet c/o Solidaritätsfond zur Teilrevision der Signalisationsverordnung sowie der Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Arbeitsgruppe (AG) Berggebiet bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Teilrevision der Signalisationsverordnung sowie der Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Die Arbeitsgruppe Berggebiet ist an den Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung angegliedert. Sie äussert sich zu Themen, welche für das Berggebiet und den ländlichen Raum von politischer Relevanz sind.

Die Arbeitsgruppe Berggebiet unterstützt die Antworten (in der Beilage) der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB).

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Arbeitsgruppe Berggebiet
c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung



Ruedi Lustenberger, Präsident



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:


<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB Seilerstrasse 4 / Postfach 3001 Bern
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)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die vorgeschlagene Änderung würde dazu führen, dass vielerorts Tempo 30 - Zonen eingerichtet werden. Die SAB ist nicht grundsätzlich gegen Tempo 30 – Zonen, doch muss dieses Instrument zurückhaltend eingesetzt werden. Das Vorgehen der Stadt Zürich, welche sogar auf der Rosengartenstrasse als wichtiger Durchgangsstrasse eine Tempo 30 - Zone einrichten will, zeigt, dass sorgfältige Abklärungen und entsprechende Diskussionen nötig sind. Zudem muss darauf hingewiesen werden, dass durch Tempo 30 Zonen auch der öV betroffen ist, da dann auch öV-Angebote langsamer fahren müssen. Der Takt muss weiter verdichtet und die Flotten ausgebaut werden,	

	um die Transportkapazitäten auf dem gleichen Niveau halten zu können. Tempo 30 - Zonen können also Folgeinvestitionen auslösen, die so eigentlich nicht beabsichtigt sind.	
--	--	--

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)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Peter Hartmann, Obergass 8, 7203 Trimmis
Büro Hartmann & Sauter
Verkehringenieure
+41 79 731 56 98
peter.hartmann@hartmann-sauter.ch


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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Warum wird immer noch zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen unterschieden, obwohl auch in der VSS die Einsicht einkehrt, dass diese Unterscheidung nicht mehr zweckmässig ist (siehe Strasse und Verkehr 12 / 2017)?		

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe oben.		

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesatzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Das Symbol sollte auch auf den stadtnahen Autobahnen für eine der Fahrspuren möglich sein, so wie es in den USA schon längstens angewendet wird.		

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)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

--	--	--



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Tobias Reinmann Hültschern 8 6204 Sempach
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)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Für weitreichende Einschränkungen wie die Tempobegrenzung auf 30 km/h oder 20 km/h soll weiterhin ein Gutachten nötig sein. Diese Änderungen sollen auch in Zukunft Spezialregelungen sein, an deren Anordnung erweiterte Vorgaben geknüpft sind.	

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Hürden dürfen nicht zu tief angesetzt werden, damit es nicht zu einer inflationären Verwendung von Tempo 30 kommt.		

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 Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Kaum zu kontrollieren, deshalb nicht einzuführen.		