



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

2. Februar 2022 (RRB Nr. 178/2022)

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 10. November 2021 unterbreiteten Sie uns den Entwurf zur Teilrevision der Signalisationsverordnung zur Stellungnahme. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Grundsätzlich stimmen wir der Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten bzw. nicht verkehrsorientierten Strassen innerorts zu. Damit können solche Zonen auch aus weiteren in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen, als dies heute der Fall ist, angeordnet werden. Auch wird mit dieser Unterscheidung zum Ausdruck gebracht, dass auf verkehrsorientierten Strassen die Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit die Ausnahme sein soll. Allerdings soll auf die Einholung eines Gutachtens nicht verzichtet werden; es kann etwa als Grundlage für allenfalls zu ergreifende flankierende Massnahmen dienen oder um den Einfluss der Massnahmen auf den öffentlichen Verkehr abschätzen zu können. Schliesslich ist das Gutachten als Entscheidungsgrundlage für die Behörden auch wichtig, um gegenüber der Bevölkerung die Anordnung von Massnahmen begründen und bei möglichen Einsprachen vor Gericht vertreten zu können.

Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr kann an gewissen Stellen, wie z. B. an stark befahrenen Grenzübergängen, sinnvoll sein. In urbanen Gebieten dagegen ist eine Anwendung bereits aus Kapazitätsgründen kaum denkbar. Zu beachten ist sodann die Wirkung solcher Privilegierungen, sowohl im Fahr- als auch im



ruhenden Verkehr, auf das Gesamtverkehrssystem. Zu verhindern ist, dass sich eine entsprechende Privilegierung zum Nachteil des öffentlichen Verkehrs auswirkt. So wird insbesondere eine Freigabe der Busspuren für Carpooling-Fahrzeuge abgelehnt. Schliesslich ist zu erwähnen, dass die Einhaltung entsprechender Signalisationen im Vollzug äusserst schwierig zu kontrollieren wäre.

Die detaillierten Bemerkungen zu den einzelnen Revisionspunkten können Sie dem ausgefüllten Fragebogen entnehmen.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Jacqueline Fehr

Dr. Kathrin Arioli





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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat Kanton Zürich Neumühlequai 10 8090 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>Dem Vorschlag, wonach die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen nicht mehr den qualifizierten Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 1–3 SSV, sondern den allgemeinen Voraussetzungen von Art. 3 Abs. 4 SVG zu unterstellen sind, kann grundsätzlich zugestimmt werden. Allerdings soll auf die Erstellung eines Gutachtens nicht verzichtet werden (vgl. Ausführungen bei Frage 2).</p> <p>Zudem ist es wichtig, dass bei Tempo-30-Strecken, auch wenn sie in Tempo-30-Zonen integriert werden, die Voraussetzungen von Art. 108 SSV sowie Art. 5 der Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3; nachfolgend UVEK-VO)</p>		

	weiterhin erfüllt sein müssen (einschliesslich sogenannter Torwirkung).	
--	---	--

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>Auf das Erstellen eines Gutachtens soll nicht verzichtet werden. Insbesondere sind weiterhin folgende Angaben zentral für die Verfügungsbehörde:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum und zu Nutzungsansprüchen, b. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau, c. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen, d. Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen. <p>Gemäss Art. 5 Abs. 3 UVEK-VO sind zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit nötigenfalls weitere Massnahmen, wie das Festsetzen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente, zu ergreifen. Zudem sind nach Art. 6 UVEK-VO die Massnahmen spätestens nach einem Jahr zu überprüfen und allenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen.</p> <p>Das Gutachten liefert heute wichtige Informationen für die Entscheidung, wo Massnahmen nötig sind, damit die Tempo-30-Zone von den Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern erkannt und auch eingehalten wird. Ohne Gutachten wird es für die für die Anordnung von Tempo 30 zuständige Behörde kaum möglich, vorgängig festzustellen, wo zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zusätzliche Massnahmen notwendig sind. Solche Massnahmen erst später anlässlich der Nachkontrollen anzuordnen, würde sodann auf grosses Unverständnis bei der Bevölkerung stossen und wäre kaum praktikabel. Schliesslich ist das Gutachten als Entscheidungsgrundlage auch wichtig, um gegenüber der Bevölkerung die Anordnung von flankierenden Massnahmen begründen</p>	<p>Art. 108 Abs. 4^{bis} E-SSV</p> <p>In Abweichung der Absätze 1 und 2 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Art. 3 Abs. 4 SVG.</p>

	<p>und bei möglichen Einsprachen vor Gericht vertreten zu können.</p> <p>Auch die Auswirkungen einer Tempo-30-Zone auf den allenfalls vorhandenen öffentlichen Verkehr müssen bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit vor Anordnung einer Tempo-30-Zone berücksichtigt werden. Somit kann auch aus diesem Grund nicht auf die Einholung eines Gutachtens, das die entsprechenden Auswirkungen darlegt, verzichtet werden.</p>	
--	--	--

3.	Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr		
	<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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	<p>Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften kann an gewissen Stellen, wie z.B. bei den Versuchsanordnungen an stark befahrenen Grenzübergängen, sinnvoll sein. Auf städtischem Gebiet hingegen sind priorisierte Fahrstreifen alleine schon aus Platzgründen kaum je umsetzbar.</p> <p>Aus polizeilicher Sicht ist die faktische Umsetzung/Kontrolle im Vollzug, vor allem im urbanen Gebiet oder auf Autobahnen, nicht praktikabel bzw. faktisch unmöglich. Denkbar wäre allenfalls eine Überwachung oder Kontrolle des Verkehrs mit automatischen Kontrollmitteln. Dabei wäre aber der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu beachten.</p> <p>Zudem ist damit zu rechnen, dass eine solche Bevorzugung zu einer gesteigerten Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs auf Kosten des öffentlichen Verkehrs führt. Dies ist nicht zielführend. Insbesondere eine Freigabe der Busspuren für Carpooling-Fahrzeuge ist abzulehnen.</p> <p>Um dem Verbot Nachachtung zu verschaffen, müsste des Weiteren das Nichtbeachten der</p>		

	Signalisation mit einer adäquaten Ordnungsbusse geahndet werden können.	
--	---	--

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 Vollziehbarkeit durch die Polizei ist infrage gestellt.</p> <p>Für eine wirkungsvolle Umsetzung bedürfte es eines hohen Personalaufwandes (Parkwächter) oder automatischer Kontrollinstrumente.</p>	



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Per E-Mail (als pdf- und Word-Dokument) an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Ihr Zeichen:

16. Februar 2022

Unser Zeichen: 2021.BVD.8818

RRB Nr.: 124/2022

Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion

Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Teilrevision der Signalisationsverordnung. Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Bern bedankt sich für die Möglichkeit im Rahmen der Vernehmlassung zur im Betreff genannten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen.

1. Grundsätzliches

Der Kanton Bern nimmt das Bedürfnis hinsichtlich der Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen im Grundsatz zur Kenntnis. Er unterstützt insbesondere, dass sich die Erleichterungen nur auf nicht verkehrsorientierte Strassen beziehen und die Differenzierung zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen neu auch in der SSV verankert wird. Es ist jedoch sicherzustellen, dass die Bedürfnisse von wichtigen Verkehrsteilnehmenden wie den Blaulichtorganisationen und dem öffentlichen Verkehr weiterhin sichergestellt sind.

Der Kanton Bern anerkennt zudem das Bedürfnis zur Förderung von Mitfahrgemeinschaften beispielsweise aus ökologischen Gründen. Auf den Kantonsstrassen im Kanton Bern lässt sich eine Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften unter den gegebenen Voraussetzungen (vorhandene Fahrbahnen oder -streifen, keine nachteiligen Auswirkungen auf den ÖV, Frage der Rückführung ab dem Busstreifen in den Mischverkehr) jedoch nicht oder kaum realisieren. Vielmehr erhalten dadurch politische Forderungen nach Umsetzung entsprechender Markierungen Aufwind, die in der Realität aufgrund der vorliegenden v.a. räumlichen Voraussetzungen nicht umsetzbar sind. Eine Signalisation für Mitfahrgemeinschaften ist

daher mit Blick auf die Strassen im Zuständigkeitsbereich des Kantons Bern nicht angezeigt und auf ihre Einführung ist zu verzichten.

2. Anträge

Antrag 1

Wir beantragen in Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen statt der Gutachtenspflicht eine geeignete Dokumentationspflicht der wesentlichen Kriterien durch die Antragssteller bei Entscheiden zur Einführung von Tempo-30-Zonen aufzunehmen.

Begründung

Auch wenn wir grundsätzlich die Aufhebung der Pflicht zur Erstellung eines Gutachtens auf siedlungsorientierten Strassen unterstützen, sind wir überzeugt, dass bei der Einführung von Tempo-30 Zonen auf siedlungsorientierten Strassen eine angemessene Abklärung und Interessenabwägung vorgenommen werden muss, um negative Auswirkungen der Einführung solcher Zonen zu vermeiden. Beispielsweise gilt es in geeigneter Weise aufzuzeigen, dass mit Einführung der Tempo-30-Zone keine nachteiligen Auswirkungen auf den strassengebundenen ÖV entstehen und keine Einsätze der Blaulichtorganisationen behindert werden. Ebenso sind notwendige Massnahmen für die Umsetzung der Tempo-30-Zone aufzuzeigen und zu begründen.

Antrag 2

Wir beantragen eine Präzisierung dahingehend, dass der Geltungsbereich der UVEK-Verordnung zu den Tempo-30- und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierte Strassen eingegrenzt wird. Zudem ist die Aufzählung der Gründe nach Art. 108 Abs. 2 SSV an die aktuellen Bedürfnisse der Praxis anzupassen.

Begründung

Es ist bekannt und wird im erläuternden Bericht erwähnt, dass aufgrund von Missverständnissen auf verkehrsorientierten Strassen die UVEK-Verordnung zu den Tempo-30- und Begegnungszonen angewendet wurde. Zwar wird mit dem Vernehmlassungsvorschlag richtigerweise für die Einführung von Tempo-30-Zonen die Differenzierung zwischen verkehrs- und nicht verkehrsorientierten Strassen vorgenommen. Allerdings wird es verpasst, den Geltungsbereich der UVEK-Verordnung zu den Tempo-30- und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierte Strassen einzugrenzen. Dies ist zu präzisieren.

Zudem besteht in Ortszentren aufgrund von zahlreichen Abbiege-, Einbiege- und Querungsbeziehungen auf oder über verkehrsorientierte Strassen, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, berechtigterweise das Bedürfnis nach Tempo 30, auch ohne dass direkt ein Grund nach Art. 108 Abs. 2 SSV vorliegt. Diese Aufzählung sollte daher an die aktuellen Bedürfnisse der Praxis angepasst und entsprechend erweitert werden.

Antrag 3

Wir beantragen, dass betreffend Gültigkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung eine Ausnahmeregelung geschaffen wird für Angehörige der Blaulichtorganisationen (Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen) im Einsatz sowie für Milizkräfte der Feuerwehr bei der Anfahrt zum Einsatzdepot. Ebenso sollen bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen kritisch geprüft bzw. darauf verzichtet werden, wenn diese auf definierten Routen der Notfallorganisationen zu liegen kommen.

Begründung

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 sich die Fahrzeit der Einsatzkräfte zum Einsatzort verlängern könnte. 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 der sogenannte Rasertatbestand gemäss Artikel 90 Absatz 3 und 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) zum Tragen. Dieser Tatbestand ist bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bereits ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h erfüllt. Schon heute haben erste Städte Tempo-30 während der Nacht auf ihrem gesamten Gebiet eingeführt. Je nach Einsatzort haben damit die Blaulichtorganisationen keine Chance mehr, die erforderliche Einsatzzeit von zehn Minuten einzuhalten. Kann diese nicht mehr eingehalten werden, wird dieser Umstand 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.

Des Weiteren können sich bauliche Massnahmen innerhalb von Tempo-30-Zonen negativ auf die Einsatzzeiten auswirken. Daher sollen auf den definierten Routen der Notfallorganisationen (Zufahrtsstrecken) nur nach eingehender Prüfung sowie wo nötig und sinnvoll bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden.

Antrag 4

Bei negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr durch Einführung einer Tempo-30-Zone sollen in diesen Zonen Ausnahmen des Rechtsvortritts ermöglicht und diese gesetzlich verankert werden.

Begründung

Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen sind ein probates Mittel zur Verringerung der Verkehrs- und Umweltbelastung sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Diese Strassen werden in zahlreichen Fällen zur Erschliessung von Wohngebieten auch durch den öffentlichen Busverkehr befahren. Für den Kanton Bern ist es zentral, dass durch die vereinfachte Einführung von Tempo-30-Zonen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs nicht verschlechtert wird.

Denn der öffentliche Verkehr kann durch den Rechtsvortritt in Tempo-30-Zonen abgebremst und damit negativ beeinflusst werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Fahrplan ursprünglich z.B. aufgrund anderer Voraussetzungen (Tempo-50-Zone, Vortrittsregelungen) berechnet wurde. Ein Bus, der regelmässig aufgrund des geltenden Rechtsvortritts ausgebremst wird, könnte in diesem Falle den Fahrplan nicht mehr sicherstellen; es käme zu Fahrplaninstabilitäten. Dies kann sich schliesslich negativ auf die Höhe der Abgeltungen auswirken, wenn aufgrund längerer Umlaufzeiten zusätzliche Fahrten eingeplant werden müssen.

Gemäss Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) sind in 30er Zonen vom Rechtsvortritt abweichende Regelungen dann zulässig, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert oder die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt wird, Teil eines festgelegten Fahrradweges darstellt. Damit sind Ausnahmen für den öffentlichen Verkehr bisher nicht zulässig.

Bei der Schaffung vereinfachter Rahmenbedingungen zur Einführung von Tempo-30-Zonen ist jedoch dem öffentlichen Verkehr und der Fahrplanstabilität Rechnung zu tragen. Bei negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr ist deshalb eine Ausnahmeregelung hinsichtlich des Rechtsvortritts vorzusehen und diese im Rahmen der jetzigen Teilrevision gesetzlich zu verankern.

Antrag 5

Wir beantragen, von einer Schaffung der Möglichkeit der Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften abzu-
sehen. Sollte trotzdem an der Einführung festgehalten werden, so ist sicherzustellen, dass eine Freigabe der «Ökospur» für Mitfahrgemeinschaften zudem auch bei nachteiligen Auswirkungen auf den Veloverkehr unzulässig ist. Der Erläuternde Bericht ist entsprechend z.B. unter Ziffer 2.2 zu ergänzen.

Begründung

Wir anerkennen das Bedürfnis zur Förderung von Mitfahrgemeinschaften. In der Schaffung der neuen Regelung sehen wir jedoch keinen Mehrwert, weil diese in der Praxis kaum umsetzbar ist. Insbesondere im ruhenden Verkehr sind die vorgesehenen Privilegien (v.a. auch hinsichtlich von Parkierwiderhandlungen) zudem polizeilich und aufgrund der vorhandenen Ressourcen kaum überprüfbar und damit auch nicht durchsetzbar.

Sollte trotzdem an der Einführung festgehalten werden, so ist zu beachten, dass heute gesonderte Fahrstreifen teilweise privilegiert dem öffentlichen Verkehr und zusätzlich auch dem Veloverkehr freigegeben werden. In der Vorlage und insbesondere im erläuternden Bericht ist diesem Umstand Rechnung zu tragen und daher sind auch bei negativen Auswirkungen auf den Veloverkehr (und nicht nur auf den öffentlichen Verkehr) Privilegien für Mitfahrgemeinschaften als nicht zulässig zu definieren.

Gerne senden wir Ihnen im Anhang auch den ausgefüllten Fragebogen zu und danken Ihnen für die Berücksichtigung der eingebrachten Anträge.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Beatrice Simon
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Beilagen

- Fragenkatalog



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


Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3013 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)
	Die vorgesehene Änderung entspricht den Bedürfnissen der heutigen Praxis.		

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		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="352 409 884 477">Bemerkungen</th> <th data-bbox="884 409 1439 477">Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="352 477 884 1574">Die vorgesehene Änderung entspricht einem Bedürfnis der heutigen Praxis.</td> <td data-bbox="884 477 1439 1574"> <p>Es ist bekannt und wird im erläuternden Bericht auch erwähnt, dass aufgrund von Missverständnissen auch auf verkehrsorientierten Strassen die UVEK-Verordnung zu den Tempo-30- und Begegnungszonen angewendet wurde. Zwar wird mit dem Vernehmlassungsvorschlag richtigerweise für die Einführung von Tempo-30-Zonen die Differenzierung zwischen verkehrs- und nicht verkehrsorientierten Strassen vorgenommen, allerdings wird es verpasst, den Geltungsbereich der UVEK-Verordnung zu den Tempo-30- und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierte Strassen einzugrenzen. Beantragt wird daher die Aufnahme dieser Präzisierung.</p> <p>In Ortszentren besteht aufgrund von zahlreichen Abbiege-, Einbiege- und Querungsbeziehungen auf oder über die verkehrsorientierte Strasse, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, berechtigterweise das Bedürfnis nach Tempo 30, auch ohne dass direkt ein Grund nach Art. 108 Abs. 1 SSV vorliegt. Diese Aufzählung sollte daher aufgrund der aktuellen Bedürfnisse in der Praxis entsprechend erweitert werden.</p> <p>Weiter wird beantragt, in Art. 3 der Verordnung zu Tempo 30 – anstelle des Gutachtens – Art und Umfang der Dokumentationspflicht für Tempo 30-Zonen zu verankern. Ebenso ist explizit zu verankern, dass Ausnahmen von den Geschwindigkeitsbegrenzungen und vom Rechtsvortritt möglich sind.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	Die vorgesehene Änderung entspricht einem Bedürfnis der heutigen Praxis.	<p>Es ist bekannt und wird im erläuternden Bericht auch erwähnt, dass aufgrund von Missverständnissen auch auf verkehrsorientierten Strassen die UVEK-Verordnung zu den Tempo-30- und Begegnungszonen angewendet wurde. Zwar wird mit dem Vernehmlassungsvorschlag richtigerweise für die Einführung von Tempo-30-Zonen die Differenzierung zwischen verkehrs- und nicht verkehrsorientierten Strassen vorgenommen, allerdings wird es verpasst, den Geltungsbereich der UVEK-Verordnung zu den Tempo-30- und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierte Strassen einzugrenzen. Beantragt wird daher die Aufnahme dieser Präzisierung.</p> <p>In Ortszentren besteht aufgrund von zahlreichen Abbiege-, Einbiege- und Querungsbeziehungen auf oder über die verkehrsorientierte Strasse, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, berechtigterweise das Bedürfnis nach Tempo 30, auch ohne dass direkt ein Grund nach Art. 108 Abs. 1 SSV vorliegt. Diese Aufzählung sollte daher aufgrund der aktuellen Bedürfnisse in der Praxis entsprechend erweitert werden.</p> <p>Weiter wird beantragt, in Art. 3 der Verordnung zu Tempo 30 – anstelle des Gutachtens – Art und Umfang der Dokumentationspflicht für Tempo 30-Zonen zu verankern. Ebenso ist explizit zu verankern, dass Ausnahmen von den Geschwindigkeitsbegrenzungen und vom Rechtsvortritt möglich sind.</p>
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)				
Die vorgesehene Änderung entspricht einem Bedürfnis der heutigen Praxis.	<p>Es ist bekannt und wird im erläuternden Bericht auch erwähnt, dass aufgrund von Missverständnissen auch auf verkehrsorientierten Strassen die UVEK-Verordnung zu den Tempo-30- und Begegnungszonen angewendet wurde. Zwar wird mit dem Vernehmlassungsvorschlag richtigerweise für die Einführung von Tempo-30-Zonen die Differenzierung zwischen verkehrs- und nicht verkehrsorientierten Strassen vorgenommen, allerdings wird es verpasst, den Geltungsbereich der UVEK-Verordnung zu den Tempo-30- und Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierte Strassen einzugrenzen. Beantragt wird daher die Aufnahme dieser Präzisierung.</p> <p>In Ortszentren besteht aufgrund von zahlreichen Abbiege-, Einbiege- und Querungsbeziehungen auf oder über die verkehrsorientierte Strasse, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, berechtigterweise das Bedürfnis nach Tempo 30, auch ohne dass direkt ein Grund nach Art. 108 Abs. 1 SSV vorliegt. Diese Aufzählung sollte daher aufgrund der aktuellen Bedürfnisse in der Praxis entsprechend erweitert werden.</p> <p>Weiter wird beantragt, in Art. 3 der Verordnung zu Tempo 30 – anstelle des Gutachtens – Art und Umfang der Dokumentationspflicht für Tempo 30-Zonen zu verankern. Ebenso ist explizit zu verankern, dass Ausnahmen von den Geschwindigkeitsbegrenzungen und vom Rechtsvortritt möglich sind.</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» beigelegt 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)
	Wir anerkennen das Bedürfnis zur Förderung von Mitfahrgemeinschaften. Auf den Kantonsstrassen im Kanton Bern lässt sich eine Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften unter den gegebenen Voraussetzungen (vorhandene Fahrbahnen oder –streifen, keine nachteiligen Auswirkungen auf den öV, Frage der Rückführung ab dem Busstreifen in den Mischverkehr) jedoch kaum realisieren. Eine Signalisation für Mitfahrgemeinschaften ist daher mit Blick auf die Strassen in unserem Zuständigkeitsbereich nicht realisierbar und auf ihre Einführung ist zu verzichten.		Würde die Signalisation trotzdem eingeführt, so ist zusätzlich zu erwähnen, dass bei einer bestehenden Ökospur (gemeinsamer Fahrstreifen öV und Velo) eine Freigabe für Mitfahrgemeinschaften aufgrund nachteiliger Auswirkungen auf den öV und das Velo nicht zulässig ist.

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)
	Siehe Frage 3		



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

per E-Mail

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Luzern, 8. Februar 2022

Protokoll-Nr.: 181

Vernehmlassung zur Teilrevision der Signalisationsverordnung «Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling»

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone ein, zur Teilrevision der Signalisationsverordnung «Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» Stellung zu nehmen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir die Absicht des Bundesrates begrüssen, mittels einer Teilrevision der Signalisationsverordnung die Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen zu vereinfachen. Wir erwarten, dass mit dieser Anpassung nicht bloss der Verwaltungsaufwand reduziert werden kann, sondern die erleichterte Einführung auch dem Lärmschutz zu Gute kommt. Problematisch erachten wir die erleichterte Einführung von Tempo-30-Zonen jedoch für Blaulichtorganisationen und – je nach Situation – auch für die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs. Hier sind Ausnahmeregelungen zu prüfen bzw. erforderlich. Den vorgeschlagenen Regelungen für das Carpooling stimmen wir im Grundsatz zu, weisen allerdings auf die Vollzugsschwierigkeiten (Kontrolle usw.) namentlich beim ruhenden Verkehr hin. Deshalb gilt es hier unseres Erachtens noch die Erfahrungen aus den Kantonen Genf und Tessin abzuwarten, welche Kantone vom Bundesamt für Strassen eine Bewilligung für die versuchsweise Verwendung dieser spezifischen Signalisation erhalten haben.

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anträge und Bemerkungen auch im beigelegten Fragebogen.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabian Peter', with a large, stylized loop at the end.

Fabian Peter
Regierungsrat

Beilage: Fragenbogen



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Luzern Bahnhofstrasse 15 6002 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)
	<p>Wir begrüssen die Absicht des Bundesrates, mittels einer Teilrevision der Signalisationsverordnung die Einführung von T30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen zu vereinfachen und so insbesondere auch den Verwaltungsaufwand zu reduzieren. Mit dieser Massnahme können die Ziele des Lärmschutzes auf siedlungsorientierten Strassen, zu Gunsten der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner, schneller erreicht werden.</p> <p>Der Strassenverkehrslärm ist auch im Kanton Luzern die bedeutendste Lärmquelle. Rund 70'000 Menschen leben entlang von Strassen in Gebäuden, bei denen die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können. Bei rund 12'000 Menschen wird sogar der Alarmwert überschritten. Dabei ist die Stadt Luzern und die Agglomeration am stärksten betroffen.</p>	<p>Wir beantragen die Ausarbeitung einer Ausnahmeregelung für Angehörige von Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz sowie eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen.</p> <p>Im Weiteren beantragen wir die Prüfung besonderer Regelungen für den öffentlichen Verkehr. Der Sicherstellung der Zuverlässigkeit im öffentlichen Verkehr kommt grosse Bedeutung zu und muss bei Anordnung von Verkehrsmassnahmen stets zureichend mit in die Überlegungen und Abwägungen miteinbezogen werden.</p>

In den vergangenen 30 Jahren wurden die verschiedenen Kantons- und Gemeindestrassen, an deren Achsen die Liegenschaften über den Immissionsgrenzwerten belastet sind, Lärmsanierungen unterzogen. In vielen Fällen war aufgrund von technischen, betrieblichen sowie wirtschaftlichen Gründen und aufgrund des überwiegenden, öffentlichen Interesses der Strassen die Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen allerdings nicht möglich. Es wurden in diesen Fällen Sanierungserleichterungen ausgesprochen. Die Lärmbelastung blieb bei den Liegenschaften jedoch über dem Immissionsgrenzwert und als Ersatzmassnahme wurden schlussendlich Schallschutzfenster eingebaut.

Auf siedlungsorientierten Strassen – meist Gemeinde- oder Stadtstrassen – wurden im Innerortsbereich im Kanton Luzern schon auf einigen Streckenabschnitten und Quartieren T30 umgesetzt. Mit der vorliegenden Teilrevision der Signalisationsverordnung wird nun das Verfahren zur Einführung von T30 angepasst, indem inskünftig T30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen einfacher, insbesondere ohne aufwändige Prüfung eines Verkehrsgutachtens, angeordnet werden können.


Kritisch beurteilt man das Fehlen einer Ausnahmeregelung für Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen, weil die Einsatzkräfte dadurch für die Fahrt zum Einsatzort länger brauchen. Bei den Angehörigen der Milizfeuerwehren kommt dieser Umstand gar doppelt zum Tragen, weil sie nicht nur länger für die Fahrt vom Depot zum Einsatzort brauchen, sondern auch für das Einrücken ins Depot. Zwar darf auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden. Doch kommt auch hier der sogenannte Rasertatbestand gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) zum Tragen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur mehr 30 km/h ist dieser Tatbestand bereits ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h erfüllt. Bereits 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.

Je nach Situation kann sich die Einführung von T30-Zonen über grössere Gebiete auch für die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs nachteilig auswirken. Der öV-Zuverlässigkeit kommt allerdings eine grosse Bedeutung zu, weshalb diesem Aspekt bei der Umsetzung ebenfalls zureichend Rechnung zu tragen ist.

Bei der erleichterten und damit einhergehenden 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 zunächst mit hohen Kosten verbunden und würden im Weiteren auch ein Hindernis für Blaulichtorganisationen

	darstellen. Daher sollen nur nach eingehender Prüfung der Zufahrtswege neue Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.	
--	--	--

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)
	Wir begrüssen den Verzicht auf das Erfordernis eines Gutachtens. Die Zweckmässigkeit der Anordnung soll aber im Zweifels- oder Streitfall nach wie vor mit einem Gutachten belegt werden können.	

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)
	Auf mehrspurigen Strassen und im Zusammenhang mit grossen Verkehrsströmen wie bei den genannten Beispielen (Zoll- oder Mautstellen) kann diese Massnahme zu einer Entflechtung führen, weshalb wir den vorgeschlagenen Regelungen im Grundsatz zustimmen. Für den übrigen Strassenbereich weisen allerdings auf die Vollzugsschwierigkeiten (Kontrolle usw.) hin. Deshalb gilt es hier unseres Erachtens noch die Erfahrungen aus den Kantonen Genf und Tessin abzuwarten, welche Kantone vom Bundesamt für Strassen eine Bewilligung für die versuchsweise Verwendung dieser spezifischen Signalisation erhalten haben.	

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>Die Förderung und Sensibilisierung für Mitfahrgelegenheiten in urbanen Gebieten erachten wir als sinnvoll, weshalb wir den vorgeschlagenen Regelungen im Grundsatz zustimmen. Die Zahl der Mitfahrenden kann zwischen Zu- und Wegfahrt naturbedingt schwanken, weshalb die Umsetzung gerade auch beim ruhenden Verkehr mit einigen Vollzugsschwierigkeiten (Kontrolle usw.) verbunden sein wird. Deshalb gilt es auch hier noch die Erfahrungen aus den Kantonen Genf und Tessin abzuwarten.</p> <p>In jedem Fall gilt es mit verschiedenen Massnahmen – dabei wird das Carpooling nicht im Vordergrund stehen – eine optimale Nutzung der vorhandenen Abstellflächen für Fahrzeuge anzustreben.</p>		



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Abteilung Direktionsgeschäfte
Politik, Wirtschaft, Internationales
3003 Bern

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) und der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) in Sachen «Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» Stellung zu nehmen.

Gerne äussert sich der Urner Regierungsrat mittels dem zugestellten Fragebogen und stellt zusätzlich die zwei folgenden Anträge:

Antrag 1

Der Regierungsrat befürwortet Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Der Regierungsrat fordert 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.

Begründung

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 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 bräuchten, 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 Artikel 90 Absätze 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) zum Tragen. Dies 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 erachtet der Regierungsrat die bisher erforderliche Erstellung eines Gutachtens zur Erstellung neuer Tempo-Zonen-30 weiterhin als notwendig (vgl. auch Ausführungen auf dem Fragebogen zu Frage 2).

Antrag 2

Der Regierungsrat wünscht ausserdem, dass eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird.

Begründung

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 der in Antrag 1 geforderten Ausnahmeregelung entgegenlaufen. Daher sollen nur nach eingehender Prüfung der Zufahrtswege neue Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 22. Februar 2022



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Urban Camenzind

Roman Balli

Beilage

- Fragebogen



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Uri Standeskanzlei Rathausplatz 1 6460 Altdorf
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>Grundsätzlich kann dem Vorschlag zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen, die nicht mehr den qualifizierten Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 1 bis 3 SSV, sondern den allgemeinen Voraussetzungen von Art. 3 Abs. 4 SVG zu unterstellen sind, zugestimmt werden.</p> <p>Weiterhin ist es jedoch unerlässlich, dass bei Tempo-30-Zonen, die Voraussetzungen von Art. 108 SSV sowie Art. 5 der Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3 UVEK-VO) weiterhin erfüllt sein müssen.</p>	<p>Art. 1 Abs. 9 SSV</p> <p>Verkehrsorientierte Strassen sind Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet sind und Bestandteile des übergeordneten Netzes sind. <u>Sie dienen primär dem Durchleiten und Sammeln des Verkehrs aus den Quartieren sowie dem Verbinden von Ortsteilen.</u></p>	

<p>Dass bei der Einführung von Tempo-30-Zonen künftig auf die Strassenfunktion abgestützt wird, wird als zweckmässig angesehen. Die Definition des Begriffs «verkehrsorientierte Strasse» wird allerdings als unzureichend empfunden und führt in der Praxis möglicherweise zu Unklarheiten. Denn im Gegensatz zur heute bestehenden Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenstrasse sind die «verkehrsorientierten Strassen» weder signalisiert noch planerisch festgelegt. Zudem suggeriert die Formulierung im Art. 1 Abs. 9 SSV, dass es neben den verkehrsorientierten Strassen auch noch siedlungsorientierte Strassen gibt, die zum übergeordneten Netz gehören.</p> <p>Siedlungsorientierte Strassen sind gemäss der VSS-Norm 40 040 b (Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute) verkehrlich untergeordnete Strassen und gehören nicht zum übergeordneten Netz. Zudem gilt es zu beachten, dass gemäss VSS-Norm 40 040 b Verbindungsstrassen vorwiegend untergeordnete Strassen sind, die ausserhalb besiedelter Gebiete das übergeordnete Netz von Hauptverkehrsstrassen und Hochleistungsstrassen ergänzen. Verbindungsstrassen sind aber ganz klar verkehrsorientierte Strassen, auch wenn sie gemäss VSS-Norm 40 040 b untergeordnete Strassen sind.</p> <p>Die Definition in der Signalisationsverordnung ist weiter zu konkretisieren, damit für die Umsetzung Klarheit geschaffen werden kann. Es stellt sich zudem die Frage, ob eine Formulierung von «siedlungsorientierten Strassen» nicht zielführender wäre.</p>	<p>Alternative Formulierung:</p> <p><u>Siedlungsorientierte Strassen sind Strassen, die nebst der verkehrlichen Funktion auch den quartierinternen Nutzungsaktivitäten (Aufenthalt, Begehen, Spiel usw.) dienen.</u></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>Die Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren (siedlungsorientierten Strassen) ist mehrheitlich sinnvoll. Deshalb wird die Vereinfachung der Praxis zur Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen grundsätzlich begrüsst.</p> <p>Erfahrungen zeigen allerdings, dass die Fahrzeuglenkenden ihre Geschwindigkeiten stark</p>	<p>Wir beantragen, dass auch künftig für die Anordnung einer Tempo-30-Zone auf siedlungsorientierten Strassen ein Gutachten erforderlich ist. Es ist allerdings zweckmässig, wenn die Einführung grundsätzlich vereinfacht und der Umfang des Kurzugachtens reduziert wird.</p> <p>Zwingender Bestandteil sollte eine Geschwindigkeitsmessung bleiben, basierend darauf sind auch</p>	

	<p>dem Strassenraum anpassen. Die Anordnung des Signals «Tempo-30-Zone» führt in der Regel nur zu einer geringen Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeiten. Damit das Geschwindigkeitsregime eingehalten wird, sind oft flankierende Massnahmen erforderlich, die heute im Rahmen des Kurzgutachtens festgelegt werden.</p> <p>Ein kompletter Verzicht auf ein Kurzgutachten erachten wir als kaum zweckmässig. Ein solcher würde dazu führen, dass ohne den Vorschlag flankierender Massnahmen vielerorts eine Scheinsicherheit geschaffen wird. Eine von der bfu durchgeführte Piloterhebung (Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen vom 2020) zeigt, dass die signalisierte Geschwindigkeit 30 in Tempo-30-Zonen heute vielerorts nur unzureichend eingehalten wird. Es muss damit gerechnet werden, dass die Geschwindigkeit noch weniger eingehalten würde und auch der Vollzug erschwert wird.</p> <p>Ohne entsprechendes Gutachten könnten künftig Tempo-30-Zonen auch dort eingeführt werden, wo sie heute aufgrund flankierender Massnahmen als unverhältnismässig gelten. Ausserdem muss damit gerechnet werden, dass Tempo-30-Zonen an Orten angeordnet werden, an welchen Tempo-30-Zonen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (bspw. Sicherstellung der Sichtverhältnisse) nicht die geeignetste Massnahme darstellt. Es wird als wenig zweckmässig erachtet, wenn Begegnungszonen überall im Strassennetz angeordnet werden können. Die Einführung solcher Zonen im Strassennetz ist nicht zielführend, wenn der Strassenraum die notwendigen Voraussetzungen und Anforderungen nicht erfüllt bzw. entspricht (z.B. bauliche Trennung zwischen dem Fahr- und Fussverkehr durch Trottoir, Fussgängerlängsstreifen, Fussgängerstreifen).</p> <p>Aus den genannten Gründen ist auch künftig im Rahmen eines Kurzgutachtens zu beurteilen, ob eine Zone nötig, zweck- und verhältnismässig ist bzw. ob eine reine Signalisation ausreicht oder flankierende Massnahmen erforderlich sind. Um dies zu beurteilen sind Geschwindigkeitsmessungen unumgänglich.</p>	<p>künftig die flankierenden Massnahmen festzulegen.</p> <p>Im Rahmen der vorliegenden Revision ist die Praxistauglichkeit durch eine Erfolgskontrolle sicherzustellen und das weitere Vorgehen festzulegen, falls die gewünschte Wirkung nach Einführung von Tempo-30-Zonen nicht eintritt.</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 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>Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr kann an gewissen Stellen wie z.B. an stark befahrenen Grenzübergängen, sinnvoll sein. Auf städtischem Gebiet hingegen sind priorisierte Fahrstreifen aus Platzgründen schwer umsetzbar.</p> <p>Sofern Carpooling sinnvoll umsetzbar sind, ist die Einführung zu befürworten.</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>Der Vollzug der Einhaltung dieser entsprechenden Signalisationen durch die Polizei ist in Frage gestellt. Es ist nicht umsetzbar und unmöglich zu kontrollieren. Eine wirkungsvolle Umsetzung könnte nur mittels eines sehr hohen Personalaufwands durchgesetzt werden.</p>		




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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton	<input type="checkbox"/> Verband	<input type="checkbox"/> Organisation	<input type="checkbox"/> Übrige
<p>Absender: Kanton Schwyz Regierungsrat des Kantons Schwyz Postfach 1260 6431 Schwyz</p>			
<p>Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word-Dokument bis am 25. Februar 2022 an folgende E-Mail-Adresse: signalisationsverordnung@astra.admin.ch</p>			

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
	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Bei der Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen handelt es sich faktisch um eine Abweichung von der vom Bundesrat definierten Höchstgeschwindigkeit 50 km/h generell. Die Einführung einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone gemäss den Vorgaben des Art. 108 SSV (Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit) hat bislang, gerade auch in Wohnquartieren, keine Schwierigkeit dargestellt. Somit besteht keine begründete Veranlassung, Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen inskünftig nach anderen Kriterien bzw. nach den Kriterien der allgemeinen Regeln für Verkehrsanordnungen anzuordnen.</p> <p>In den Gutachten werden denn auch wichtige Punkte, wie bspw. die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten im fraglichen Bereich, durch unabhängige Experten fachmännisch erhoben und beurteilt. Im Weiteren besteht auch die Gefahr, dass Gemeindebehörden – als grundsätzlich zuständige Anordnungsinstanzen – künftig ohne eingeholtes Fachwissen der Gutachter Tempo-30-Zonen und/oder Begegnungszonen anordnen, die in der Gesamtbeurteilung an bestimmten Standorten weder geeignet noch erforderlich sind. Dies erscheint für die Akzeptanz in der Bevölkerung, welche ebenfalls wichtig ist, nicht förderlich.</p>	Beurteilung nach Art. 108 SSV beibehalten.

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
	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>In Ergänzung zum oben unter Punkt 1. Ausgeführten kann Folgendes festgehalten werden:</p> <p>Im Kanton Schwyz durchlaufen die meisten Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen eine fakultative Vorprüfung, meist aufgrund des Gutachtenentwurfs und des Entwurfs des Signalisations- und Verkehrsberuhigungsplans. Es hat sich gezeigt, dass das obligatorische Gutachten gerade in Bezug auf die Massnahmenwahl und die Umsetzungsqualität der Massnahmen bei Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ein wichtiges Instrument darstellt. Die Gutachten ermöglichen einerseits den Gemeinde- und Bezirksbehörden (welche je nach Grösse der Gemeinde über kein fundiertes Wissen im Bereich Verkehrssignali-sation verfügen), sich mit der Thematik fundiert auseinanderzusetzen. Gleichzeitig stellen die Gutachten auch eine wichtige Grundlage für die Wahl der Verkehrsberuhigungsmassnahmen dar. Das Gutachten stellt einen wichtigen Zwischenschritt zur Qualitätssicherung dar. Es ermöglicht der kantonalen Bewilligungsbehörde, Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen frühzeitig begleiten sowie allenfalls Fehlern bei der Planung vorgreifen zu können.</p>	Bisherige Regelung beibehalten.
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 ESSV)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
	keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Der Ansatz mag interessant sein, doch darf er nicht dazu führen, dass er auf den verbleibenden Fahrspuren zu einer künstlichen Staubbildung führt. Insoweit scheint ein solches Carpooling höchstens auf Strassenabschnitten mit mindestens drei Fahrspuren in Frage zu kommen. Nicht angezeigt scheint auch, dem öV reservierte Fahrspuren freizugeben.</p> <p>Rein faktisch wird – gerade in ländlichen Gebieten – sodann nur ein kleiner Teil von Autofahrern die Möglichkeit haben, eine Fahrgemeinschaft zu bilden. Es werden nur wenige Personen sein, welche den genau gleichen (Arbeits-)Weg von A</p>	

nach B fahren müssen, was dann aber wiederum zu unerwünschtem Umwegverkehr führen würde.	
--	--

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	keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Der Grundgedanke ist nachvollziehbar. Bei der Förderung von Fahrgemeinschaften ist das Parkplatzangebot mitentscheidend. Jedoch würde sich eine entsprechende Kontrolle als äusserst schwierig und aufwändig, wenn nicht gar unmöglich erweisen. Es müssten sowohl bei der Zu- als auch der Wegfahrt die Anzahl Fahrgäste kontrolliert werden, was sich als kaum praktikabel erweist.		



CH-6060 Sarnen, Enetriederstrasse 1, SJD

Per E-Mail an:

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

[signalisationsverordnung@astra.ad-
min.ch](mailto:signalisationsverordnung@astra.admin.ch)

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.4206
Unser Zeichen: fu

Sarnen, 22. Februar 2022

**Vernehmlassung zur Teilrevision der Signalisationsverordnung;
Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrte Damen und Herren

geschätzte Simonetta

Für die Gelegenheit der Stellungnahme zur Teilrevision der Signalisationsverordnung danken wir Ihnen.

Wir begrüßen die Zielsetzungen der Vorlage, die Verkehrssicherheit, den Lärmschutz und die Lebensqualität in den Siedlungsgebieten zu verbessern, sowie durch Bildung von Mitfahrgemeinschaften die Verkehrsüberlastung und Umweltbelastung zu verringern.

Bei der vorgeschlagenen Umsetzung fordern wir jedoch einige Anpassungen, welche wir im zugestellten Fragebogen gerne erläutern.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Ausführungen

Freundliche Grüsse


Christoph Amstad
Regierungsrat

Kopie an:

- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Kantonspolizei
- Staatskanzlei (Kommunikation)



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

Stellungnahme eingereicht durch:


<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Obwalden Sicherheits- und Justizdepartement Enetriederstrasse 1 6060 Sarnen
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)
	<p>Der Zielsetzung, wonach für die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen einfachere Voraussetzungen geschaffen werden sollen, kann grundsätzlich zugestimmt werden. Hingegen kann in der Umsetzung auf eine einheitliche Beurteilung im Sinn von Art. 108 Abs. 2 SSV nicht verzichtet werden.</p> <p>Zonen mit tiefen Geschwindigkeiten funktionieren nach praktischer Erfahrung in der Regel nur, wenn sie entsprechend</p>	

	<p>ausgestaltet sind. Folglich sind die bisherigen, bewährten Auflagen nach der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zu belassen.</p> <p>Zonensignalisationen mit tieferen Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h (unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen) sollten auf verkehrsorientierten Strassen nach wie vor die Ausnahme bilden. Nicht zuletzt geht es dabei auch um kurze Interventionszeiten von Blaulichtorganisationen.</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				
	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Bemerkungen</th> <th style="width: 50%;">Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Das Gutachten bildet für die zuständige Behörde die Basis zur Beurteilung sinnvoller und letztlich funktionierender Zonen mit tieferen Geschwindigkeiten. Es wird dabei geprüft, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist, oder andere Massnahmen vorzuziehen sind. Fällt die Pflicht zur Erstellung, wird von allfälligen Antragstellern eine rasche Umsetzung ohne Gutachten gefordert, obwohl die zuständige Behörde allenfalls auf ein Gutachten angewiesen ist. Daher soll nicht auf die Pflicht zur Erstellung des Gutachtens verzichtet werden.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	Das Gutachten bildet für die zuständige Behörde die Basis zur Beurteilung sinnvoller und letztlich funktionierender Zonen mit tieferen Geschwindigkeiten. Es wird dabei geprüft, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist, oder andere Massnahmen vorzuziehen sind. Fällt die Pflicht zur Erstellung, wird von allfälligen Antragstellern eine rasche Umsetzung ohne Gutachten gefordert, obwohl die zuständige Behörde allenfalls auf ein Gutachten angewiesen ist. Daher soll nicht auf die Pflicht zur Erstellung des Gutachtens verzichtet werden.	
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)						
Das Gutachten bildet für die zuständige Behörde die Basis zur Beurteilung sinnvoller und letztlich funktionierender Zonen mit tieferen Geschwindigkeiten. Es wird dabei geprüft, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist, oder andere Massnahmen vorzuziehen sind. Fällt die Pflicht zur Erstellung, wird von allfälligen Antragstellern eine rasche Umsetzung ohne Gutachten gefordert, obwohl die zuständige Behörde allenfalls auf ein Gutachten angewiesen ist. Daher soll nicht auf die Pflicht zur Erstellung des Gutachtens 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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen				
	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Bemerkungen</th> <th style="width: 50%;">Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)		
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)						

	<p>Die Signalisationsmöglichkeiten für Mitfahrgemeinschaften dienen einem sicheren und nachhaltigen Verkehr, welche der Verkehrsüberlastung entgegenwirken soll. Im Kanton Obwalden ist diese Massnahme jedoch praktisch nicht umsetzbar, da es an mehrspurigen Fahrstreifen in eine Richtung fehlt. Zudem kann eine Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften zu einer gesteigerten Attraktivität des motorisierten Privatverkehrs auf Kosten des öffentlichen Verkehrs führen und die Kontrollierbarkeit ist aus polizeilicher Sicht schwierig und generiert voraussichtlich einigen Mehraufwand und Herausforderungen bei der Durchsetzung.</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 type="checkbox"/> NEIN
	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Kontrollierbarkeit ist aus polizeilicher Sicht sehr schwierig und generiert voraussichtlich einigen Mehraufwand und Herausforderungen bei der Durchsetzung.	

5.	Weitere Bemerkungen	
	Signalisationsverordnung (SSV), Art. 2a Abs.6	
	Ausgangslage	Problematik
	<p>Gemäss Änderung der Signalisationsverordnung Art. 2a Abs. 6 gilt:</p> <p>Abschnitt einer Verkehrsorientierten Strasse mit T30 (reduzierte Höchstgeschwindigkeit) darf in angrenzende Tempo-30-Zone einbezogen werden</p> <ul style="list-style-type: none"> Gemäss Art. 2a Abs. 5: Signal "Tempo-30-Zone" ist auf verkehrsorientierter Strasse nicht zulässig 	<p>Wenn ein Verkehrsteilnehmer von der Hauptstrasse in eine angrenzende Tempo-30-Zone biegt (oder umgekehrt). Wie wird dann sichergestellt, dass ein Verkehrsteilnehmer ohne Signalisation den Wechsel des Verkehrsregimes eindeutig bemerkt?</p> <p>Einmünder von Tempo-30-Zone in T-30-Abschnitt werden überall ein Signal "Kein Vortritt" benötigen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Gemäss Erläuterndem Bericht soll Übergang von Tempo-30-Abschnitt zu Tempo-30-Zone nicht signalisiert werden ("Ende Tempo-30-Zone" und gleichzeitig "Tempo 30") • Verkehrsorientierte Strasse gilt als Vortrittsberechtigt und es können Fussgängerstreifen markiert werden • Tempo-30-Zonen gilt Rechtsvortritt und es werden in der Regel keine Fussgängerstreifen markiert 	<p>Reicht dies jedoch aus, um Klarheit zu verschaffen?</p> <p>Abbieger von T-30-Abschnitt in seitliche T-30-Zone werden jedoch gar keine Signalisation als Indiz haben.</p> <p>Für sie kann höchstens eine Trottoir-Überfahrt (dort wo es ein Trottoir hat) oder eine "gestrichelte Seitenmarkierung" der Verkehrsorientierter Strasse als Hinweis dienen. Dort wo wir beide Strassen auf dem gleichen Niveau und diese lediglich durch einen Wasserstein auf Grund der Entwässerung getrennt haben, werden wir üblicherweise keine Markierung aufbringen.</p> <p>Reicht dies jedoch aus, um Klarheit zu verschaffen? Gerade bei Regen und Dunkelheit wird eine Markierung kaum sichtbar sein.</p> <p>Wir bitten Sie diese Problematik zu prüfen und die SSV entsprechend anzupassen.</p>
--	--	---



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


Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Glarus Rathaus 8750 Glarus
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» beigelegt 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)

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)

Glarus, 22. Februar 2022

Für den Regierungsrat


Marianne Lienhard
Landammann


Hansjörg Dürst
Ratsschreiber



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 15. Februar 2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung. Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling. Vernehmlassung. Stellungnahme

Sehr geehrter Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 eröffnete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bei den Kantonen das Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV) in Sachen Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und der Regelung von Mitfahrgemeinschaften (Carpooling). Wir bedanken uns für die Möglichkeit zu Stellungnahme.

1 Vereinfachte Einführung von Tempo-30-Zonen

1.1 Grundsätzliches

Die Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen als Kern der Vorlage wird von uns abgelehnt.

Ohne Gutachten würden bei der Beurteilung von Tempo-30-Zone auf siedlungsorientierten Strassen zukünftig folgende Angaben im Einzelfall nicht mehr vorliegen:

- a. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens-, und Wirtschaftsraum und Nutzungsansprüche;
- b. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau;
- c. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen;
- d. Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

In der Praxis würden hier in Zukunft somit die Fachbroschüren und Merkblätter des Bundesamts für Unfallverhütung zur Beurteilung beigezogen werden müssen.

Die Unterscheidung von siedlungsorientierten und verkehrsorientierten Strassen soll nicht verwischt werden. Der Verzicht auf die Definition von "siedlungsorientierten Strassen" dürfte sich in der Praxis nicht als hilfreich erweisen (Erläuternder Bericht Seite 3). Vielmehr ist hier eine Angleichung der Definitionen in Art. 1 SSV an das Bau- und Planungsrecht anzustreben. Dies ist zwingend noch einmal zu prüfen.

Die beabsichtigte Aufhebung von Art. 2a Abs. 6 SSV lehnen wir ab. Hauptstrassen haben neben der Erschliessungsfunktion der Ortschaften mit dem Auto vielfach weitere wichtige Funktionen. Dies betrifft insbesondere die effiziente Abwicklung des öffentlichen Verkehrs und die Infrastruktur für den schnellen Veloverkehr (Einmündungsproblematik etc.). Bei einem pauschalen Zuschlagen dieser Strecken zu einer angrenzenden Tempo-30-Zone, führt dies unweigerlich zu Konflikten. Diese sind im Rahmen der konkreten Planungen mit den betroffenen Strasseneigentümern (zumeist Kanton und Gemeinden) zu klären. Es erscheint uns deshalb nicht zielführend, die angrenzenden Tempo-30-Zonen ohne eine angemessene Berücksichtigung des Hauptstrassencharakters und insbesondere ohne Klärung des Übergangs zwischen diesen Strassentypen, vereinfacht auf Hauptstrassen ausweiten zu können. So ist in solchen Fällen insbesondere sicherzustellen, dass bei Tempo-30 Abschnitten auf verkehrsorientierten Strassen der Rechtsvortritt nicht zum Tragen kommt.

Wird die Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen entgegen unserer Stellungnahme eingeführt, so beantragen wir, dass an geeigneter Stelle ein Passus mit folgendem (sinngemäsem) Inhalt eingeführt wird:

"Hauptstrasse sind vom Wegfall der Gutachtenpflicht gemäss (ehemaligem) Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen in jedem Fall ausgenommen."

1.2 Auswirkung der vermehrten Einführung von Tempo-30-Zonen auf die Blaulichtorganisationen

Bereits heute darf gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden. Der sogenannten Rasertatbestand des SVG kommt aufgrund einer fehlenden Ausnahmeregelung aber auch für Einsatzkräfte bei dringlichen Dienstfahrten zwingend zur Anwendung. Dieser ist gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) immer erfüllt, wenn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h gefahren wird.

Das Fehlen einer Ausnahmeregelung betreffend Geschwindigkeitsbegrenzung in Tempo-30-Zonen für Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen hat bereits heute Auswirkungen auf die Einsatzkräfte. Durch die Erleichterung der Einführung von Tempo-30-Zonen wird sich diese Problematik in Zukunft noch stark verschärfen. Je nach Einsatzort haben die Einsatzkräfte keine Möglichkeit mehr, die erforderliche Einsatzzeit einzuhalten.

Aus diesem Grund muss Art. 90 Abs. 3 und 4 Strassenverkehrsgesetz (SVG) im Zuge der vorliegenden Gesetzesänderung zwingend um einen Ausnahmetatbestand für die dringlichen Dienstfahrten mit Blaulicht und Wechselklanghorn ergänzt werden. In diesen Fällen darf der "Rasertatbestand" nicht greifen.

2 Mitfahrgemeinschaften (Carpooling)

Das Benutzen von Busspuren zur Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) wird grundsätzlich abgelehnt. Durch diese Regelung wird das rasche Fortkommen der öffentlichen Verkehrsmittel erschwert, bzw. der Verkehrsfluss grundsätzlich für Drittfahrzeuge durch längere "Grünzeiten" für privilegierte Fahrspuren behindert. Ein allgemeines Fahrverbot wie auch ein Fahrverbot für Motorwagen hat gerade zum Zweck, dass ein bestimmter Verkehrsträger nicht oder nicht von allen Fahrzeugen befahren werden kann. Dabei kann es keine Rolle spielen, wie viele Insassen im Fahrzeug sind.

Ebenso lehnen wir das privilegierte Parken ab, da es einerseits in der Praxis kaum kontrollierbar und damit umsetzbar ist und andererseits zu zusätzlichem Mehrverkehr durch parkplatzsuchende Fahrzeuglenkende führen wird.

3 Antrag

Der Regierungsrat Nidwalden bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir lehnen die Teilrevision der Signalisationsverordnung ab. Wir verweisen auf den Fragebogen im Anhang.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Karin Kayser-Frutschi
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:

- signalisationsverordnung@astra.admin.ch



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


Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Staatskanzlei Nidwalden Dorfplatz 2 6370 Stans
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)	
	Den Vorschlag, wonach die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen nicht mehr den qualifizierten Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 1 bis 3 SSV, sondern den allgemeinen Voraussetzungen von Art. 3 Abs. 4 SVG zu unterstellen sind, lehnen wir ab.		
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>Es wird darauf hingewiesen, dass durch das Fehlen eines Gutachtens folgende zentralen Angaben für die Verfügungsbehörde fehlen werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens-, und Wirtschaftsraum und Nutzungsansprüche. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen. Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen. <p>Das einfachere Einführen von Tempo-30-Zonen hat unmittelbar negative Auswirkung auf die Einsatzzeiten von Blaulichtorganisationen. Dieser Problematik muss durch eine Anpassung des "Rasertatbestands" begegnet werden.</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
	<p>Bemerkungen</p> <p>Ein allgemeines Fahrverbot wie auch ein Fahrverbot für Motorwagen hat zum Zweck, dass ein bestimmter Verkehrsträger nicht oder nicht von allen Fahrzeugen befahren werden kann. Dabei kann es keine Rolle spielen, wie viele Insassen im Fahrzeug sind.</p> <p>Ein Mitbenutzen der Busspur durch Teile des den Individualverkehr erschwert einerseits das Fortkommen des öffentlichen Verkehrs und andererseits schränkt es generell den Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer ein. Um Busspuren entleeren zu können, bedarf es längerer Grünphasen, was dazu führt, dass der Verkehr sich auf den anderen Spuren noch länger anstaut und es vermehrt zu Umgehungsverkehr durch die Quartiere kommt.</p>	<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</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>Eine Kontrolle ist in der Praxis kaum möglich. Es müsste gerade Zufall sein, dass ein Überwachungsorgan eine Verletzung dieser Regel beobachtet und dies ahnden kann. Zusätzlich führt dies zu einer weiteren Verknappung der Parkfläche, da die wenigsten Fahrzeuge mit z.B. mehr als drei Personen besetzt sind, was wiederum Mehrverkehr wegen der Parkplatzsuche generiert. Wir bezweifeln unsererseits auch, dass damit eine wirkungsvolle Verhaltensänderung bei den Fahrzeuglenkenden erzielt werden kann. Es ist die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, welche zur Verhaltensänderung im Vordergrund stehen sollte.</p>		



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Palais fédéral Nord
3003 Bern

Courriel : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Fribourg, le 8 février 2022

2022-124

Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière, simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage - Procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Suite au courrier de Madame la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, du 10 novembre 2021, les services spécialisés de l'administration cantonale ont analysé le projet de révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière (simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage).

Le Conseil d'Etat a l'avantage de vous faire part de sa prise de position qui prend forme dans le formulaire mis à disposition à cet effet et envoyé en annexe.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Olivier Curty, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Annexe

—

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

Copie

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle, le Service de l'environnement, le Service de la Mobilité et le Service des ponts et chaussées ;

à la Police de la circulation ;

à la Chancellerie d'Etat.



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 :
Canton de Fribourg

Important :

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

Remarques générales

La Direction de l'aménagement, de l'Environnement et des constructions DAEC a soumis le projet aux différentes instances suivantes :

- Service des ponts et chaussées
- Service de la mobilité
- Service de l'environnement
- Police cantonale

Le contenu du document fait la synthèse des différents avis récoltés.

Zones 30 et zone de rencontre

Globalement, une simplification des mesures en faveur de l'introduction de zones à vitesse modérées est jugée favorablement par les instances concernées hormis la suppression de l'expertise qui ne paraît pas opportune.

Mesures de covoiturage

Les mesures visant à favoriser le covoiturage sont également jugées favorablement, même si elles semblent surtout adaptées à des tronçons de routes du type « zones transfrontalières ». Elles pourraient toutefois être utiles dans des situations particulières et inciter au covoiturage.

Le stationnement réservé aux voitures faisant du covoiturage reçoit un écho assez favorable car il « récompense » les usagers qui participent à l'effort de diminution du nombre de véhicule sur les routes, mais les questions de contrôle semblent assez délicates.


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)		
	<p>La majorité des zones à vitesse modérées validées à ce jour ne répondent pas à des motifs stricts au sens de l'art. 108 OSR. Elles ont des objectifs plus « généraux » visant à améliorer la sécurité routière, à limiter les nuisances environnementales, et globalement à améliorer la qualité de vie des riverains.</p> <p>De ce point de vue, le fait de renvoyer l'instauration des zones à vitesse modérée à des prescriptions générales en matière de restriction du trafic nous paraît adapté à la réalité.</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
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		
	<p>Nous sommes favorables à la simplification de la démarche, notamment pour éviter de longues procédures, mais souhaitons maintenir une expertise sous forme simplifiée.</p> <p>L'expertise est une base technique et tangible nécessaire sur laquelle l'autorité peut s'appuyer pour rendre une décision fondée et argumenter en cas de recours. En outre, seule une expertise permet de prouver la proportionnalité de la mesure, « premier critère pour juger de l'admissibilité matérielle de l'instauration d'une zone 30 » selon les termes du Conseil fédéral et également de fixer des objectifs qui doivent être contrôlés après une année selon art. 6 de l'ordonnance du DETEC 741.213.3</p>		
	<p><i>Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre (741.213.3)</i></p> <p>Art. 3 <i>Expertise</i></p> <p>L'expertise requis ^{requise selon l'art. 32, al. 4,¹ LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108, al. 4, OSR,} consiste en un rapport sommaire comprenant notamment:</p> <ol style="list-style-type: none"> la description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre; un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou de parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire; une évaluation des déficits existants ou prévisibles, notamment en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesures permettant de les supprimer; des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50 % V₅₀ et vitesse 85 % V₈₅); des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, 		

¹ Actuellement «selon l'art. 32, al. 3.»

<p>L'expertise telle que connue actuellement peut être simplifiée (voir proposition d'amendement).</p> <p>L'expertise doit être réalisée par des bureaux spécialisés qui ont des notions en matière de trafic et de planification. Elle permet de dresser un « diagnostic » de l'état existant et de proposer des mesures visant à assurer un bon fonctionnement de ces zones.</p> <p>En supprimant l'expertise, les autorités souhaitant mettre en place des zones modérées (essentiellement les communes selon le droit fribourgeois) s'orienteraient directement vers des bureaux de génie-civil qui développeraient des projets sans avoir de réelles bases de planification. Il est donc souhaitable que les zones modérées atteignent au mieux leurs objectifs dès leur introduction et l'expertise sommaire permet justement de déterminer les éléments nécessaires pour y arriver (signalisation, marquage, aménagement etc.).</p> <p>Finalement, l'expertise est une base technique suffisamment générale pour permettre aux collectivités de présenter à leurs citoyens les enjeux et objectifs de ce type de projet et d'augmenter leurs chances que la population y adhère.</p> <p>Nous proposons donc de maintenir l'expertise sans toutefois la relier à l'art. 108 et de simplement modifier l'Ordonnance du DETEC (voir amendement ci-à-côté).</p>	<p>cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation;</p> <p>f. des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs;</p> <p>g. une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.</p>
--	---

<p>3.</p>	<p>Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation</p>		
	<p>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) ?</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	<p>Remarques</p> <p>Ce type de mesure peut, sous certaines conditions, être intéressante et favoriser un report modal. Il faut pour cela que les voies de bus soient suffisamment étendues et continues pour permettre une incitation au covoiturage.</p>	<p>Proposition d'amendement (texte proposé)</p>	

	<p>Quelques doutes subsistent par rapport à la problématique de la vitesse commerciale des bus si ces derniers doivent partager leur voie avec des véhicules faisant du covoiturage, notamment aux heures de pointes.</p> <p>L'efficacité d'une telle mesure dépend du respect par tous les usagers et nécessiterait la mise en place de contrôles réguliers. Sur ces aspects, la police cantonale relève la quasi-impossibilité de contrôler ce type de mesure sans mettre en place des contrôles automatiques qui ne semblent pas respecter le principe de proportionnalité.</p> <p>Il est également relevé qu'il serait plus juste de prévoir un signal de prescription dédié ainsi que l'amende correspondante. Il est en effet surprenant qu'un même comportement (inobservation de l'obligation de covoiturage) soit sanctionné différemment selon que l'on circule sur une voie de bus (CHF 60.-) ou sur une voie interdite à la circulation des voitures automobiles (CHF 100.-).</p> <p>Enfin, les véhicules des services de secours devraient toujours être autorisés à utiliser ces voies de covoiturage, qu'ils se trouvent en course urgente ou non.</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 checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	
	Il semble également relativement compliqué de procéder à des contrôles pour ce type de cases de stationnement. Dans la pratique, il est tout à fait possible qu'un véhicule ait plus de passagers à l'aller qu'au retour et vice-versa et pourrait de ce point de vue se retrouver en infraction. Mais globalement il semble judicieux de favoriser les usagers de la route qui contribuent à diminuer le nombre de véhicules.		



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

An das Bundesamt für Strassen ASTRA

Geht per Mail an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Basel, 15. Februar 2022

Regierungsratsbeschluss vom 15. Februar 2022
Vernehmlassung zur Teilrevision der Signalisationsverordnung; Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt begrüsst die Stossrichtung der vorgeschlagenen Änderungen, sieht aber bei einigen Punkten noch Anpassungs- bzw. Klärungsbedarf. Unsere Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen finden Sie im beiliegenden Fragenkatalog.

Die in der ganzen Schweiz derzeit laufende Diskussion zu einem eventuellen Paradigmenwechsel von Tempo 50 zu Tempo 30 innerorts findet auch im Kanton Basel-Stadt statt. Wir sind der Ansicht, dass diese wichtige Diskussion nicht mit der laufenden Vernehmlassung verknüpft werden soll.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Herr Martin Weibel (martin.weibel@bs.ch, Tel. 061 267 81 77) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Beat Jans
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage
Fragebogen (Word-Version)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Basel-Stadt (Bei Rückfragen steht Martin Weibel, Amt für Mobilität, Abteilungsleiter Verkehrstechnik, Tel. 061 267 81 77, Mail martin.weibel@bs.ch zur Verfügung)
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>Aus unserer Sicht betrifft die vorgeschlagene Änderung nicht nur Tempo-30-Zonen, sondern auch Begegnungszonen.</p> <p>Wir begrüssen, dass die SSV ihren Anwendungsbereich so klärt, dass Missverständnisse vermieden werden. Die Erwähnung auf die primäre Ausrichtung auf Motorfahrzeugverkehr ist nach unserer Auffassung zu ergänzen mit öffentlichem Verkehr (der ebenfalls hauptsächlich auf solchen Strassen zirkuliert). Mit der Begrifflichkeit "verkehrsorientiert" sind wir jedoch nicht glücklich, weil dieser Begriff aus unserer Sicht nicht mehr zeitgemäss ist.</p>	<p>Art. 1 Abs. 9 SSV: ⁹ Übergeordnete Verkehrsorientierte Strassen innerorts sind Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet und Bestandteile des übergeordneten Netzes sind.</p> <p>Art. 2a Abs. 5 SSV: ⁵ Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht-verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig.</p> <p>Art. 2a Abs. 6 SSV:</p>	

<p>Auffällig ist, dass sich die vorgeschlagene Definition auf eine Norm stützt, deren Strassenklassierungen explizit nicht nach rechtlichen Gesichtspunkten erfolgt ist (SN40040, 2. Gegenstand) und die in der Unterscheidung der Strassentypen ungenügend den raum- und verkehrsplanerischen Entwicklungen (z.B. Innenentwicklung und Verdichtung) Rechnung trägt.</p> <p>Innerorts, besonders in Städten, kann es keine rein verkehrsorientierten Strassen geben. Bebauungen entlang dieser Strasse bringen immer einen siedlungsorientierten Charakter mit. Darauf nimmt u.a. auch Art. 3 Abs. 4 SVG Rücksicht (<i>"Andere Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, ... oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. ..."</i>). Anstelle von "verkehrsorientiert" ist eine geeignetere Begrifflichkeit zu verwenden, z.B. "innerorts übergeordnet". Dieser Begriff könnte sich (passend zu Art. 1 Abs. 7 und 8 SSV sowie Art. 2a Abs. 6 SSV) auf die Hauptstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung (Art. 57 SVG) und zusätzliche Hauptstrassen (Art. 109 SSV) sowie wichtige Nebenstrassen beziehen. Die Definition ist im dafür geeignetsten Instrument festzuhalten und die Normen (SN 40 040 ff) sind zu aktualisieren.</p> <p>Die vorgesehenen Anpassungen in Art. 2a Abs. 5 SSV bedeuten eine zusätzliche Einschränkung, auf welchen Strassen Tempo-30-Zonen eingeführt werden dürfen. Aktuell steht in Art. 2a Abs. 5 SSV, dass das Signal «Tempo-30-Zone» nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig ist. Neu sieht der Revisionsvorschlag vor: „Die Signale «Tempo-30-Zonen» [...] sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig“. Dadurch, dass neu "<i>nicht verkehrsorientierte Nebenstrassen</i>" steht, kommt es neben der oben erwähnten aus unserer Sicht unglücklichen Begriffswahl "verkehrsorientiert" zu einer grösseren Einschränkung als bisher. Bislang war es möglich, eine Tempo 30-Zone z.B. auf einer Hauptsammelstrasse (HSS) einzuführen, die heute gemäss Normierung grundsätzlich als verkehrsorientierte Nebenstrasse eingestuft ist. Auf diesen Strassen wäre zukünftig die Einführung von Tempo 30-Zonen aber nicht mehr zulässig oder nur noch mit der</p>	<p>⁶ Wird auf einem Abschnitt einer übergeordneten verkehrsorientierten Strasse auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.</p>
---	---

	<p>Erstellung eines ausführlichen Gutachtens gemäss Art. 108 SSV.</p> <p>Wir unterbreiten Ihnen daher einen ausformulierten Änderungsantrag.</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)	
	<p>Aus unserer Sicht betrifft die vorgeschlagene Änderung nicht nur Tempo-30-Zonen, sondern auch Begegnungszonen.</p> <p>Wir begrüssen es, dass künftig kein Gutachten mehr für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf nicht übergeordneten Strassen notwendig ist. Die Gründe, die zu einer Verfügung einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone geführt haben, sind dennoch schriftlich festzuhalten. Dies in Analogie zu anderen Verkehrsanordnungen. Im Fall eines Rekurses gegen eine Verfügung ist ein schriftlicher Kurzbericht aus unserer Sicht zweckdienlich. Somit verringert sich der Aufwand bei der verfügenden Behörde, er entfällt nicht gänzlich.</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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	<p>Wir begrüssen die neue Signalisation für Mitfahrgemeinschaften. Es ist wichtig, dass die Mindestanzahl Personen von der anordnenden Behörde festgelegt werden kann.</p> <p>Die Anwendbarkeit auf allgemeines Fahrverbot, Fahrverbot für Motorwagen und Busfahrbahn erachten wir als eine zu einschränkende</p>	<p>Art. 65 Abs. 15 SSV:</p> <p>¹⁵ Die den Vorschriftssignalen den Signalen «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01), «Verbot für Motorwagen» (2.03) und dem Signal «Busfahrbahn» (2.64) beigefügte Zusatztafel mit dem Wort «ausgenommen» und dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) zeigt an, dass die Vorschrift nicht gilt für Fahrzeuge, die</p>	

	<p>Bestimmung. Wir unterbreiten Ihnen daher einen ausformulierten Änderungsantrag.</p> <p>Das Symbol «Mitfahrgemeinschaft» ist unseres Erachtens selbsterklärend. Die Lesbarkeit der Zahl ist aber bei kleinem Symbol sehr beschränkt möglich. Wir würden es begrüßen, wenn das ASTRA eine internationale Angleichung des Symbols anstossen würde.</p>	<p>mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind, beziehungsweise 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>
--	--	---

<p>4.</p>	<p>Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im ruhenden Verkehr</p>		
	<p>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)?</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen</p> <p>Zusätzliche Reservationen von Parkfeldern stellen sich im urbanen Raum mit seinem hohen Nutzungsdruck als sehr schwierig dar. Dennoch unterstützen wir es, dass solche speziellen Parkierungsregeln künftig möglich sein sollen.</p> <p>Es stellt sich die Frage, wie diese Vorgabe kontrolliert werden kann. Der Missbrauch dürfte wahrscheinlich relativ hoch sein. Das Kriterium "und" zur Kriterienerfüllung für Zu- und Wegfahrt ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll umsetzbar. Wir unterbreiten Ihnen daher einen ausformulierten Änderungsantrag.</p>	<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p> <p>Art. 65 Abs. 16 SSV:</p> <p>¹⁶ Die den Signalen «Parkieren gestattet» (4.17), «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) und «Parkieren gegen Gebühr» (4.20) beigefügte Zusatztafel mit dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) zeigt an, dass die betroffene Fläche nur von Fahrzeugen benutzt werden darf, die beim Zu- und oder Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind.</p> <p>Art. 79 Abs. 4 Bst. e:</p> <p>e. mit dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) für Fahrzeuge, die beim Zu- und oder Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind.</p>	

Regierungsrat BL, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Liestal, 15. Februar 2022

Vernehmlassung
zur Teilrevision der Signalisationsverordnung (Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. In der Beilage finden Sie wunschgemäss den ausgefüllten Fragebogen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft unterstützt die vorgeschlagenen Verordnungsänderungen vollumfänglich.

Unsere Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit (BORS) haben bei dieser Gelegenheit den Wunsch nach der Schaffung einer Ausnahmeregelung mit Bezug auf Geschwindigkeitsüberschreitungen für mit Blaulicht an einen Einsatzort fahrende Angehörige von Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen sowie für Milizkräfte der Feuerwehr bei der Anfahrt zum Depot angeregt, damit u.a. die erforderliche Einsatzzeit der Feuerwehr eingehalten werden kann, ohne dass man Gefahr läuft, nach dem Rasertatbestand bestraft zu werden. Als mögliche Lösung wird z.B. vorgeschlagen, dass in Tempo-30-Zonen für Blaulichtorganisationen 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.

Es wird von den BORS weiter angeregt, eine Verordnungsregelung betreffend Einschränkung der Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei der Schaffung neuer Tempo-30-Zonen zu erlassen, weil diese das rasche Erreichen eines allfälligen Einsatzortes ebenfalls erschweren.

Abschliessend bedanken wir uns nochmals für die Gelegenheit zur Meinungsäusserung und für eine wohlwollende Prüfung der Anliegen unserer Behörden und Organisationen für Rettung und Sicherheit (BORS).

Hochachtungsvoll



Thomas Weber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilage: ausgefüllter Fragebogen



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

Stellungnahme eingereicht durch:

REGIERUNGSRAT KANTON BASEL-LANDSCHAFT


<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft Regierungsgebäude 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)
	Keine.	

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)
	Auch bei künftigen Verzicht auf ein Gutachten müssen <u>bei Bedarf</u> die Bedürfnisse/Auswirkungen hinsichtlich von Radrouten, Buslinien, Signalisation usw. aufgezeigt werden. Andernfalls werden die für die Verkehrsordnung zuständigen Behörden nicht in der Lage sein, entsprechende Begehren zu prüfen. Dies kann in stark vereinfachter Form ohne aufwändiges Gutachten erfolgen.	

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)
	Bereits mit den heutigen Rechtsgrundlagen wäre eine Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften grundsätzlich möglich (entsprechender Text auf einer Zusatztafel). Daher erachten wir die Einführung des Symbols als sinnvoll, erleichtert es doch im Bedarfsfall die Signalisation bzw. deren Lesbarkeit für die Fahrzeuglenker/-innen. Insbesondere wichtig ist eine gute Wahrnehmbarkeit der zulässigen Personenzahl auf dem Piktogramm.	
	Aus Sicht des Öffentlichen Verkehrs fragt sich, welche konkreten Vorteile eine Pool-Lane-Freigabe auf Busspuren gegenüber einer Pool-Lane hat, die mit Verbotssignalen signalisiert ist. Fehlen relevante Vorteile, ist auf die Möglichkeit «Busspur mit Zusatztafel» zu verzichten.	Entsprechender Formulierungsvorschlag: <i>...das auf einer Zusatztafel dem allgemeinen Fahrverbot, dem Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann</i>
	Der öffentliche Verkehr sollte eine Pool-Lane immer benutzen dürfen, auch wenn im Fahrzeug gerade nicht die erforderliche Anzahl Passagiere transportiert wird.	Ergänzungsvorschlag zu Artikel 65 Absatz 15 SSV: <i>Ausgenommen sind Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr.</i>

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)
	Keine.	



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

Stellungnahme eingereicht durch:


<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Schaffhausen Baudepartement Beckenstube 7 8200 Schaffhausen
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)
	<p>Die Abweichung von den Generellen Höchstgeschwindigkeiten ist bereits heute gesetzlich festgelegt, unabhängig davon, ob es sich um eine verkehrs- oder siedlungsorientierte Strasse handelt. Von einer Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen in der SSV raten wir ab, da diese zu einem Interpretationsspielraum führt. Es gibt nämlich auch Mischformen.</p> <p>Es benötigt grundsätzlich keine Anpassung des heutigen Strassenverkehrsrechts. Es ist ein genügender Handlungsspielraum gegeben. Falls es der politische Wille ist, auf verkehrsorientierten Strassen (Sammelstrasse</p>	<p>Der vorgeschlagene Art. 108 Abs. 4bis SSV wird nicht benötigt.</p> <p>Auch eine zusätzliche Definition von siedlungsorientierten Strassen gemäss vorgeschlagenem Art. 1 Abs. 9. SSV sowie die vorgeschlagenen Anpassungen der Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV sind nicht nötig. Der aktuelle rechtsgültige Art. 2a Abs. 6 lässt genügend Spielraum offen, um verkehrsorientierte Hauptstrassen in eine Tempo 30 Zone zu integrieren.</p>

	<p>und Hauptstrassen) die Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren, dann sollte in erster Priorität geprüft werden, ob die Generelle Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 40 km/h reduziert werden soll. Tempo 30 ist auf Hauptstrassen in der Regel nicht angemessen. Im Jahr 2001 lehnten die Schweizer Stimmberechtigten eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts ab. Der Bundesrat lockerte in der Folge die Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen. Diese Änderungen führten dazu, dass sich die Tempo 30-Zonen innerhalb der Wohnquartiere weit verbreiteten. Der Verzicht auf die qualifizierten Gründe zur Anordnung von Tempo -30-Zonen erweckt den Anschein, dass die Freigabe der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts durch die Hintertüre gegen den Volksscheid eingeführt wird.</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>Die Einführung von Tempo 30 muss in jedem Fall sorgfältig geprüft werden. Das Gutachten verpflichtet zu einer sorgfältigen Analyse. Insbesondere wird darin geprüft, ob die Voraussetzungen zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 gegeben sind. Das Gutachten dient zudem bei Rechtsverfahren.</p> <p>Bei Dringlichkeitsfahrten innerorts ist man bei erlaubten 50 km/h mit 70 km/h zum Schutz von Leib und Leben noch nicht im Rasertatbestand. Bei erlaubten 30 km/h wird bei lebenswichtigen Einsätzen auf Strassen die eine höhere Geschwindigkeit zulassen, wertvolle Zeit verloren.</p>	Der vorgeschlagene Art. 108 Abs. 4bis wird nicht benötigt.

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Eine Privilegierung von Fahrzeugen mit mehreren Insassen ist nur in sehr seltenen Fällen angebracht. Eine Regelung in der SSV ist deshalb nicht nötig. Es ist bekannt, dass in den eng verbauten Städten keine zusätzlichen Fahrstreifen möglich sind. Das Gegenteil ist der Fall. Aus Platzgründen werden vermehrt Fahrstreifen abgebaut. Wenn dann alle Fahrzeuge mit zwei oder drei Insassen (Mehrfachbesetzung) auf einem Busstreifen fahren dürfen, wird der Vorteil der Vorfahrt der Busse stark eingeschränkt. Der Missbrauch der privilegierten Strassen ist nur mit einem grossen Kontrollaufwand abzuwenden. Dieser Mehraufwand, Meldungen, Anzeigen und Kontrollen müssten durch die Polizei ausgeführt werden. Dafür fehlt aber in wohl allen Polizeikörpern der Schweiz schlichtweg das Personal.	Der vorgeschlagene Art. 65 Abs. 15 und 16 wird nicht benötigt.	

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)	
	Die Umsetzung des vorgeschlagenen Artikels ist schwierig. Es kann nicht kontrolliert werden, wie viele Insassen vor dem Parkieren tatsächlich im Fahrzeug waren. Es können nur heran- oder wegfahrende Autos in flagranti gebüsst werden, was mit einem hohen Überwachungsaufwand durch die Polizei verbunden ist. Und auch hierfür fehlt das Personal.	Der vorgeschlagene Art. 79 Abs. 4 Bst. 4 wird nicht benötigt.	



per Mail

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Hansueli Reutegger
Regierungsrat
Tel. +41 71 343 63 51
ralph.bannwart@ar.ch

Herisau, 14. Februar 2022

CMI 6000.2021-1923

Teilrevision der Signalisationsverordnung: Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zu den Rechtsanpassungen und zu den Ausführungen im erläuternden Bericht zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling bis zum 25. Februar 2022 Stellung zu nehmen und den Fragebogen auszufüllen. Für diese Möglichkeit danken wir Ihnen bestens und nehmen wie folgt Stellung.

Wir befürworten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Wir fordern 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 (ad 1). In diesem Zusammenhang ist auch auf die bisher erforderliche Erstellung eines Gutachtens keinesfalls zu verzichten. Wir wünschen, dass eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen wird (ad 2).

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 brauchen. Bei den Angehörigen der Milizfeuerwehren kommt dieser Umstand sogar doppelt zum Tragen, weil sie nicht nur länger für die Fahrt vom Depot zum Einsatzort brauchen, 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) ins Auge gefasst werden. Solche Massnahmen sind nicht nur mit hohen Kosten verbunden, sie würden auch unserer unter "ad 1" geforderten Ausnahmeregelung entgegenlaufen. Daher sollen nur nach eingehender Prüfung der Zufahrtswege neue Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.

Freundliche Grüsse

Hansueli Reutegger, Regierungsrat



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Appenzell Ausserrhoden Departement Inneres und Sicherheit Schützenstrasse 1 9100 Herisau
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>Dem Vorschlag, wonach die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen nicht mehr den qualifizierten Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 1 bis 3 SSV, sondern den allgemeinen Voraussetzungen von Art. 3 Abs. 4 SVG zu unterstellen sind, kann grundsätzlich zugestimmt werden.</p> <p>Auf die Erstellung eines Gutachtens darf u.E. aber nicht verzichtet werden (vgl. Ausführungen bei Frage 2)</p> <p>Zudem ist es wichtig, dass bei Tempo-30-Strecken, die in Tempo-30-Zonen integriert werden, die Voraussetzungen von Art. 108 SSV sowie Art. 5 der Verordnung des UVEK über</p>		

	<p>die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3; nachfolgend UVEK-VO) weiterhin erfüllt sein müssen (inkl. sog. Torwirkung).</p> <p>Die Definition von verkehrsorientierten Strassen in der SSV wird begrüsst.</p>	
--	--	--

2.	Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Anordnung von Tempo-30-Zonen
-----------	--

<p>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)?</p>
--


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

--	--	--

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Sollte das Gutachten wegfallen, sind die Vollzugsbehörden dennoch auf Unterlagen zur Beurteilung der Rechtmässigkeit bzw. der Verhältnismässigkeit der Verkehrsanordnung angewiesen. Der Aufwand für das Erstellen dieser Entscheidungsgrundlagen dürfte im Vergleich zu einem Gutachten kaum geringer sein, da der Erlass der Verkehrsanordnung gleichfalls begründet werden muss, insbesondere in Hinblick auf allfällige Rechtsmittelverfahren.</p> <p>Auf das Erstellen eines Gutachtens soll daher nicht verzichtet werden. Insbesondere sind weiterhin folgende Angaben zentral für die Verfügungsbehörde:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens-, und Wirtschaftsraum und Nutzungsansprüche. b. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau. c. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen. d. Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen. <p>Gemäss Art. 5 Abs. 3 der UVEK-VO sind zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit nötigenfalls weitere Massnahmen, wie das Festsetzen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselemente, zu ergreifen. Zudem sind nach Art. 6 UVEK-VO die Massnahmen spätestens nach einem Jahr zu überprüfen und allenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen.</p> <p>Das Gutachten liefert heute wichtige Informationen für die Entscheidung, wo Massnahmen nötig sind, damit die Tempo- 30-Zone von den Fahrzeuglenkerinnen und –lenker erkannt und auch eingehalten wird. Ohne Gutachten wird</p>	<p>Art. 108 Abs. 4^{bis} E-SSV</p> <p>In Abweichung der Absätze 1 und 2 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Art. 3 Abs. 4 SVG.</p>

	<p>es für die für die Anordnung von Tempo 30 zuständige Behörde kaum möglich, vorgängig festzustellen, wo zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zusätzliche Massnahmen notwendig sind. Solche Massnahmen erst später anlässlich der Nachkontrollen anzuordnen, würde sodann auf grosses Unverständnis bei der Bevölkerung stossen und wäre kaum praktikabel. Schliesslich ist das Gutachten als Entscheidungsgrundlage auch wichtig, um gegenüber der Bevölkerung die Anordnung von flankierenden Massnahmen zu begründen und bei möglichen Einsprachen vertreten zu können.</p> <p>Auch die Auswirkungen einer Tempo-30-Zone auf den allenfalls vorhandenen öffentlichen Verkehr muss bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit, vor Anordnung einer Tempo-30-Zone, berücksichtigt werden. Somit kann auch aus diesem Grund nicht auf die Einholung eines Gutachtens, welches die entsprechenden Auswirkungen darlegt, verzichtet werden.</p>	
--	--	--

3.	Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr
-----------	---

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

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften kann an gewissen Stellen, wie z.B. bei den Versuchsanordnungen an stark befahrenen Grenzübergängen, sinnvoll sein. Auf ländlichem Gebiet hingegen sind priorisierte Fahrstreifen nicht praktikabel, da zusätzliche Fahrstreifen fehlen. Auch separate Busspuren sind meist nicht vorhanden.</p> <p>Aus polizeilicher Sicht ist die faktische Umsetzung/Kontrolle im Vollzug, v.a. im urbanen Gebiet oder auf Autobahnen, nicht praktikabel bzw. faktisch unmöglich. Denkbar wäre allenfalls eine Überwachung oder Kontrolle des Verkehrs mit automatischen Kontrollmitteln. Dabei wäre aber der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu beachten.</p> <p>Zudem ist damit zu rechnen, dass eine solche Bevorzugung zu einer gesteigerten Attraktivität</p>	

	<p>des motorisierten Privatverkehrs auf Kosten des öffentlichen Verkehrs führt. Dies ist nicht zielführend. Insbesondere eine Freigabe der Busspuren für Carpooling-Fahrzeuge ist abzulehnen.</p> <p>Würde die Bevorzugung trotzdem umgesetzt, müsste eine entsprechende Fahrspur mit einem eigenständigen Signal (Überkopfsignal) ausgeschildert werden.</p> <p>Um dem Verbot Nachachtung zu verschaffen, müsste des Weiteren das Nichtbeachten der Signalisation mit einer adäquaten Ordnungsbusse geahndet werden können.</p> <p>Fahrzeugen von Blaulichtorganisationen müsste sodann die Benützung dieser Carpool-Fahrestreifen immer – auch ohne Verwendung besonderer Signale – erlaubt sein.</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 Vollziehbarkeit durch die Polizei ist in Frage gestellt.</p> <p>Für eine wirkungsvolle Umsetzung bedürfte es eines hohen Personalaufwandes (Parkwächter) oder automatischer Kontrollinstrumente.</p>		



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Appenzell, 17. Februar 2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie ist in Bezug auf die Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen grundsätzlich einverstanden. Sie fordert allerdings, dass die Gutachtenspflicht beibehalten wird. Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften («Carpooling») lehnt sie ab.

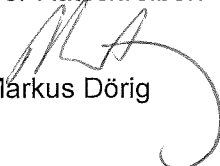
Die Standeskommission ist ferner der Ansicht, dass eine Ausnahmeregelung in Bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzungen für Angehörige von Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz sowie den Milizkräften der Feuerwehr beim Einrücken geprüft werden muss, da ansonsten die Einsatzzeiten verlängert werden.

Details zu unseren Antworten entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Beilage:
Fragebogen

Zur Kenntnis an:

- Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 10d, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



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


Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Standeskommission Appenzell I.Rh. Marktgasse 2 9050 Appenzell E-Mail: info@rk.ai.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)	
	In dieser Fragestellung und im erläuternden Bericht wird der Begriff «siedlungsorientierte Strasse» verwendet. Dieser Begriff ist im Gegensatz zum Begriff «verkehrsorientierte Strasse» in den Neuerungsvorschlägen der SSV nicht definiert. Es stellt sich für die Standeskommission die Frage, ob der Begriff «nicht verkehrsorientierte Strassen» identisch mit «siedlungsorientierte Strassen» ist.	Definition der «siedlungsorientierten Strasse» in Art. 1 Abs. 9 ff. SSV.	

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		
	<p>Auf den Wegfall der Gutachtenspflicht bei der Implementierung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ist zu verzichten. Der Anordnungsbehörde stünde es zwar auch bei Wegfall frei, die Erstellung eines Gutachtens zu veranlassen, allerdings würden sich unter dem Gesichtspunkt der Rechtsgleichheit unnötige Diskussionen ergeben, wann ein Gutachten zu erstellen ist und wann nicht. Die Erstellung eines Gutachtens dient insbesondere auch der Klärung, ob eine Anordnung aus Verkehrssicherheitsgründen notwendig und sinnvoll ist.</p>		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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		
	<p>Im Kanton Appenzell I.Rh. findet sich derzeit und wohl auch in Zukunft keine Strecke, auf der ein Fahrstreifen für Mitfahrgemeinschaften ausgeschieden werden könnte. Nichtsdestotrotz ist die Vorlage in diesem Punkt abzulehnen, weil die Bestimmungen weder praktikabel noch ohne Weiteres kontrollierbar und durchzusetzen sind.</p>		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)	
	Im Kanton Appenzell I.Rh. findet sich derzeit und wohl auch in Zukunft keine Strecke, auf der ein Fahrstreifen für Mitfahrgemeinschaften ausgeschieden werden könnte. Nichtsdestotrotz ist die Vorlage in diesem Punkt abzulehnen, weil die Bestimmungen weder praktikabel noch ohne Weiteres kontrollierbar und durchzusetzen sind.	--	



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

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

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 25. Februar 2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung (Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling); Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 10. November 2021 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, bis zum 25. Februar 2022 zum Entwurf einer Teilrevision der Signalisationsverordnung (SR 741.21) Stellung zu nehmen (Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling). Wir danken für diese Gelegenheit und lassen uns gern wie folgt vernehmen:

Wir sind mit der unterbreiteten Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen im Grundsatz einverstanden. Neue Ansätze, um die nachhaltige Verlagerung des Strassenverkehrs zu erreichen, werden grundsätzlich begrüsst.


Die vorgeschlagene Bevorzugung von Mitfahrgemeinschaften durch Zusatztafeln zu allgemeinen Fahrverboten, Fahrverboten für Motorwagen, dem Signal «Busfahrbahn» sowie zu Parkierungssignalen lehnen wir aber ab, weil damit der öffentliche Verkehr beeinträchtigt würde und dies weder kontrollier- noch durchsetzbar wäre.

Für weitere Bemerkungen verweisen wir auf die Antworten im beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung


Marc Mächler
Präsident


Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär





Beilage:
Fragebogen

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Regierung des Kantons St.Gallen
Klosterhof 12
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)	
	Es wird begrüsst, dass sich der Einbezug einer verkehrsorientierten Strasse, auf der eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt, in eine Tempo-30-Zone wie bisher auf die Signalisation beschränkt und die unterschiedlichen Strassenfunktionen weiterhin berücksichtigt werden. Somit kommen die Regelungen der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen auf dem verkehrsorientierten Strassenabschnitt der Tempo-30-Zone nicht zur Anwendung und können auf der verkehrsorientierten Strasse		

<p>weiterhin auch z.B. Fussgängerstreifen angebracht werden, um den schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Fussgängerinnen und Fussgänger) eine sichere Querung der mit stärkerem und schwererem Verkehr belasteten Strasse weiterhin zu ermöglichen.</p> <p>Die in Art. 1 Abs. 9 SSV vorgeschlagene Definition der verkehrsorientierten Strassen berücksichtigt nicht, dass in besiedelten Gebieten diese verkehrsorientierten Strassen auch auf die Anforderungen anderer Verkehrsträger (wie öV, FVV) ausgerichtet werden müssen (öV, FVV und MIV sind gleichwertige Säulen des Personenverkehrs).</p> <p>Nach der (kostenpflichtigen) Norm SN 40 040 des VSS seien alle Strassen entweder siedlungs- oder verkehrsorientiert. Aus dem Strassenverkehrsrecht ist eine solche Regelung nicht ersichtlich. Mit dem Hinweis auf die Norm wird nun in der SSV lediglich der Begriff «verkehrsorientierte Strasse» definiert und im erläuternden Bericht ausgeführt, dass alle anderen Strassen «nicht verkehrsorientierte» Strassen seien. Die Einführung (auch) des Begriffs «siedlungsorientiert» im Strassenverkehrsrecht diene der Klarstellung und erlaubte einfachere und leserfreundlichere Formulierungen (vgl. z.B. «Nicht betroffen sind nicht verkehrsorientierte Strassen»). In der Praxis dürfte der Begriff sowieso Anwendung finden, was auch der unterbreitete Fragebogen und der erläuternde Bericht zeigen.</p>	<p>Vorschlag: In Art. 1 Abs. 9 SSV die vollständige VSS-Definition übernehmen: «Verkehrsorientierte Strassen sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet. Diese Strassen ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. In besiedelten Gebieten ist der gemischten Nutzung Rechnung zu tragen.»</p> <p>Art. 1 Abs. 10: Siedlungsorientierte Strassen sind Strassen, die nicht verkehrsorientiert sind.</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)	
	Ein Gutachten zur Einführung einer Tempo-30-Zone ist notwendig. Denn im Einzelfall ist abzuklären, welchen Einfluss eine Tempo-30-Signalisation auf den öffentlichen Verkehr (öV) hat. Im Grundsatz wird der öV verlangsamt. Das ist zwar nicht überall der Fall, weil heute schon auf siedlungsorientierten Strassen nur langsam gefahren werden kann. Aber wenn		

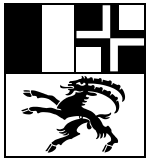
	<p>der Verkehr tatsächlich verlangsamt wird, dann ist es wichtig zu wissen, wie der Fahrplan und der Umlauf beeinflusst werden. Im schlechtesten Fall können Anschlüsse an Umsteigeknoten an Bahn oder Bus nicht gewährleistet werden oder der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs ist nötig, um das heutige Angebot aufrechtzuerhalten. Dies wiederum erhöht die Betriebskosten (Abgeltungen).</p> <p>Es obliegt zudem dem Gesuchsteller (kantonales Tiefbauamt oder Gemeinde), das Gesuch um Anordnung einer Tempo-30-Zone rechtsgenügend zu begründen, damit die Kantonspolizei die Verhältnismässigkeit beurteilen und die Interessenabwägung vornehmen kann. Heute gehen die notwendigen Informationen aus dem zwingend erforderlichen Gutachten hervor. Da die Begründung Sache der Gesuchsteller ist, werden die Gutachten nicht von der Kantonspolizei, sondern von den Gesuchstellern erstellt oder in Auftrag gegeben. Entsprechend ist die Finanzierung Sache der Gesuchsteller.</p> <p>Sollte das Gutachten wegfallen, könnte die Frage der Verhältnismässigkeit nur noch erschwert oder nicht mehr beantwortet werden, weil Angaben fehlten, um die Abwägung vornehmen zu können. Es drohte ein erheblicher Mehraufwand für die Kantonspolizei, was aus Gründen der Effizienz und mangels Kapazitäten abzulehnen ist. Von der Gutachtenpflicht könnte nur abgesehen werden, wenn die bisher durch den Gutachter erhobenen Tatsachen neu vom Gesuchsteller auf andere Weise gleichwertig erbracht würden. Der Kerngehalt des heutigen Gutachtens wäre weiterhin vom Gesuchsteller zu liefern.</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>Der Nutzen der Zusatztafel für Ausnahmen von der Beschränkung des allgemeinen Fahrverbots und des Fahrverbots für Motorwagen ist nicht ohne weiteres erkennbar. Bei diesen Strassen handelt es sich eher um siedlungsorientierte oder Quartierstrassen, auf denen zusätzlicher Verkehr nach Möglichkeit vermieden werden sollte. Auch sind diese Fahrverbote oft aus Gründen der Sicherheit oder der Platzverhältnisse signalisiert worden, was wenig Raum für Ausnahmen lässt. Da eine automatische Überwachung derzeit nicht möglich ist, wäre eine Kontrolle aufwändig und die Regelung kaum durchsetzbar.</p> <p>Auf verkehrsorientierten Strassen mit Busstreifen bzw. Busfahrbahnen ist davon auszugehen, dass diese Busfahrbahnen aufgrund des hohen öV-Anteils separat von MIV-Spuren angelegt wurden, um den Betrieb des öV zu verbessern und sicherzustellen. Die Überlagerung durch eine zusätzliche Mitnutzung der Busspuren durch Mitfahrgemeinschaften erachten wir als kritisch und in der Umsetzung aufwändig. Auch könnten Taxiunternehmen argumentieren, dass sie bei einer entsprechenden Anzahl von Kunden im Fahrzeug mit einer Mitfahrgemeinschaft gleichzusetzen seien und demnach Anspruch auf Mitbenützung der Busspuren erheben.</p> <p>Allenfalls könnte auf hochfrequentierten Nationalstrassen und gegebenenfalls deren Anschlüssen eine Fahrspur für Mitfahrgemeinschaften (z.B. in Spitzenzeiten) positive Effekte erzielen.</p>	
		<p>Sofern diese Signalisation eingeführt wird, würde empfohlen, eine klärende Klausel bezüglich Taxifahrzeuge hinzuzufügen.</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 Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im ruhenden Verkehr wäre polizeilich kaum umzusetzen und böte ein hohes Missbrauchspotential.</p>	
--	--	--



Sitzung vom

1. Februar 2022

Mitgeteilt den

1. Februar 2022

Protokoll Nr.

86/2022

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

Per E-Mail (PDF und Word-Version) zustellen an:

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 erhalten die Kantone Gelegenheit, sich zu erwähntem Geschäft zu äussern. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Die uns zugesandte Dokumentation haben wir geprüft. Die Regierung begrüsst im Wesentlichen die vorgeschlagene Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21). Die Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im ruhenden Verkehr wird abgelehnt.

1. Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Bezüglich der Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen wird der Vorschlag befürwortet, dass auf siedlungsorientierten Strassen innerorts Tempo-30-Zonen neu auch aus weiteren, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen angeordnet werden können und dass die Erstellung eines Gutachtens für siedlungsorientierte Strassen nicht mehr nötig sein soll. Es handelt sich um Strassenabschnitte in denen die Einführung von Tempo-30-Zonen in der Regel sinnvoll und unbestritten ist

und somit auf die Erstellung von Gutachten verzichtet werden kann. Hingegen erachten wir es als notwendig, dass der Begriff der verkehrsorientierten Strassen ebenfalls definiert wird.

Inhaltlich wird darauf hingewiesen, dass bis anhin in Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) der Inhalt des Gutachtens beschrieben war. Dies fällt mit der vorgesehenen Streichung dieses Artikels weg. Für verkehrsorientierte Strassen ist jedoch nach wie vor ein Gutachten notwendig. Unseres Erachtens ist weiterhin zu definieren, welchen Inhalt ein Gutachten aufweisen muss. Zumindest sollte in diesem Zusammenhang die Gelegenheit genutzt werden, die noch in Kraft stehende Weisung zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten vom 13. März 1990 des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD auf den heutigen Stand zu bringen.

2. Carpooling

Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) wird, soweit sie den Fahrverkehr betrifft, grundsätzlich begrüsst. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass der öffentliche Verkehr (öV) hinsichtlich Fahrplanstabilität und Verkehrssicherheit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) beeinträchtigt wird. Die Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im ruhenden Verkehr erachten wir in Anbetracht der damit verbundenen Probleme bezüglich Kontrolle und Durchsetzung einer solchen Signalisation als nicht zielführend.

Für die detaillierten Antworten verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen. Abschliessend danken wir Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Beilage:

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




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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Graubünden , vertreten durch die Regierung
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)	
	Diese Anpassung ist sinnvoll, da dadurch die Erstellung von unnötigen Gutachten vermieden werden kann. Es handelt sich um Strassenabschnitte in denen die Einführung von Tempo-30-Zonen in der Regel sinnvoll und unbestritten ist und somit auf die Erstellung von Gutachten verzichtet werden kann.		

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)
	<p>Die vereinfachte Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen – mit der gleichzeitigen Definition des Begriffs "verkehrsorientierte Strassen" – wird befürwortet. Es handelt sich um Strassenabschnitte in denen die Einführung von Tempo-30-Zonen in der Regel sinnvoll und unbestritten ist und somit auf die Erstellung von Gutachten verzichtet werden kann.</p> <p>Bis anhin war in Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) der Inhalt des Gutachtens beschrieben. Dies fällt mit der vorgesehenen Streichung dieses Artikels weg. Für verkehrsorientierte Strassen ist jedoch nach wie vor ein Gutachten notwendig. Unseres Erachtens ist weiterhin zu definieren, welchen Inhalt ein Gutachten aufweisen muss.</p> <p>Zumindest sollte in diesem Zusammenhang die Gelegenheit genutzt werden, die noch in Kraft stehende Weisung zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten vom 13. März 1990 des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements EJPD auf den heutigen Stand zu bringen.</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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Im Einzelfall ist eine sorgfältige Abwägung der Interessen des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs erforderlich. Carpooling darf dabei weder zu einer Beeinträchtigung der Fahrplanstabilität noch der Verkehrssicherheit führen.</p> <p>Bezüglich der neuen Zusatztafel "Mitfahrgemeinschaften", welche neu z.B. bei Busspuren angebracht werden soll, ist unbedingt eine restriktive Handhabung zwingend, damit sich diese Massnahme nicht nachteilig auf den öffentlichen Verkehr auswirkt. Bei Busspuren mit elektronischer Anmeldung des Linienbusses bei Lichtsignalanlagen sollen solche Zusatztafeln nicht angebracht werden dürfen.</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>Eine effiziente Kontrolle und Durchsetzung einer entsprechenden Signalisation ist aus unserer Sicht nicht umsetzbar. Es ist deshalb auf eine Einführung zu verzichten.</p> <p>Für eine wirkungsvolle Umsetzung bedürfte es eines hohen Personalaufwandes (Parkwächter:innen) oder automatischer Kontrollinstrumente.</p>		

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

23. Februar 2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV) in Sachen "Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling".

Zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Mit der vereinfachten Einführung von Tempo 30 auf nicht verkehrsorientierten Strassen und den Verzicht auf ein qualifiziertes Gutachten können sich die Gemeinden nicht mehr am Katalog der qualifizierten Gründe in Art. 108 SSV sowie an einem von einer Fachperson verfassten Gutachten orientieren, was der einheitlichen Rechtsanwendung durch genügend begründete erstinstanzliche Entscheide abträglich ist. Insbesondere die Anwendung des Verhältnismässigkeitsprinzips alleine, ohne weitere Anhaltspunkte wie die qualifizierten Gründe in Art. 108 SSV, erweist sich in der Praxis oft als relativ schwierig. Gleichzeitig wird damit die Überprüfung der kommunalen Anordnungen durch die kantonalen Rechtsmittelinstanzen erschwert. Die bisherige Praxis hat sich bewährt und stellt den rechtsanwendenden Behörden einen geeigneten Kriterienkatalog zur Verfügung.

Weitere Anmerkungen sind dem Fragebogen zu entnehmen.

Aus diesen Gründen lehnen wir die vereinfachte Einführung von Tempo 30 ab und plädieren für ein Aufrechterhalten der Pflicht für ein Gutachten.

Zur Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling)

Wir erachten die Einführung eines solchen Symbols weder für den fliessenden noch für den ruhenden Verkehr als zweckmässig. Für den fliessenden Verkehr fehlen in der Schweiz die dafür notwendigen Fahrspuren. Im fliessenden wie im ruhenden Verkehr ist zudem die Kontrolle dieser Regelung kaum mit verhältnismässigem Aufwand möglich. Für eine korrekte Nutzung müsste eine Durchsetzung durch die Polizei erfolgen. Wie eine solche effizient erfolgen kann ist uns unklar.

Die explizit vorgeschlagene Anwendung auf Busspuren erachten wir als nicht zielführend. Die Öffnung von Busspuren für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) führt deren Zweck ad absurdum. Busspuren befinden sich immer auf hoch frequentierten Einfallsachsen in ein Zentrum und haben das Ziel, die Busse möglichst ungehindert und gegenüber dem MIV bevorzugt zu behandeln. Busspuren werden oft im Zusammenhang mit MIV-Dosierstellen gebaut, um den Bus von der Dosierung auszunehmen und neben dem zurückgehaltenen MIV passieren zu lassen. Die MIV-Dosierung wird

in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen im Zentrum gesteuert und stellt sicher, dass dort der Verkehr sicher und flüssig funktioniert. Für den bevorzugten Bus bedeutet das, dass er nach passieren der Dosierstelle mit Busspur auf ein funktionierendes Verkehrssystem trifft und fahrplanstabil seine Haltestellen bis ins Zentrum bedienen kann. Eine Freigabe der Busspur für einen Teil des MIV-Verkehrs schwächt die angestrebte Staufreihaltung des Zentrums genauso wie die Bevorzugung des Busses im System. Damit werden die hohen Investitionen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie die Fahrplanstabilität insbesondere in den Zentren grundlegend geschwächt.

Bitte berücksichtigen Sie die weiteren Ausführungen im beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Alex Hürzeler
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Beilage
Fragebogen

Kopie
signalisationsverordnung@astra.admin.ch



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Aargau Regierungsgebäude 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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Im Kanton Aargau ist die Zuständigkeit von Verkehrsanordnungen auf Gemeindestrassen an die Gemeinden delegiert. Der Kanton überlässt damit einen hohen Ermessensspielraum der Gemeindebehörde und wahrt die korrekte Umsetzung des Bundesrechts im Sinne einer Aufsichtspflicht.</p> <p>Vorliegend betrifft die Revision hauptsächlich die Gemeindestrassen. Kantonsstrassen werden grundsätzlich als verkehrsorientierte Strassen gehandhabt. Dazu werden weiterhin Gutachten notwendig und wichtig sein.</p>	

1.	Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Tempo-30-Zonen	
	<p>Aufgrund der Zuständigkeiten ist in erster Instanz die Gemeinde für die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen zuständig, wobei diese in der Wahl der Kriterien zukünftig frei ist. Wird gegen diese Anordnung ein Rechtsmittel ergriffen, so kann das Rechtsmittelverfahren nicht mehr gestützt auf gesetzlich festgelegte Kriterien erfolgen. Eine Ausnahme bleibt die Betroffenheit bei Linien für den öffentlichen Verkehr (öV), wo die Verhältnismässigkeit nach wie vor aufgrund der Interessenabwägung erfolgen kann. Ohne Gutachten wird dies aber erst im Beschwerdeverfahren nachgeholt und steht nicht als Beurteilungsgrundlage zur Verfügung.</p> <p>Aus unserer Sicht stellen sich in der ange-dachten Vereinfachung von Tempo 30 folgende Problematiken:</p> <p>Die Einführung der Tempo-30-Zone soll mit einer vorgängigen Publikation erfolgen. Bleiben soll auch die Nachkontrollpflicht. Ohne Kriterien gestaltet sich eine Nachkontrolle schwierig, da keine Beurteilungsgrundlage vorliegt.</p> <p>Weiter weisen wir auch darauf hin, dass die Verordnung zu Tempo-30-Zonen auch die Begegnungszonen beinhaltet und damit faktisch auch diese vereinfacht eingeführt werden können. Bei Begegnungszonen handelt es sich jedoch nicht bloss um eine abweichende Geschwindigkeit, sondern um eine veränderte Vortrittsregelung (Fussgängervortritt) und kann der Thematik einer Tempo-30-Zone nicht gleichgestellt werden. Insbesondere soll die Einheit zwischen Bau und Signalisation unbedingt gewahrt bleiben. Zudem sind auch hierzu keine Kriterien zur Umsetzung vorgesehen. Auch hier soll eine Publikation erfolgen, wobei aber eine Prüfung keinen Kriterien standhält.</p> <p>Schliesslich stellt sich zudem eine grundsätzliche Frage: Warum wird neben der SSV zusätzlich eine Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen betrieben? Neu soll auch der Art. 3 'Gutachten' gestrichen werden. Damit reduziert sich der Inhalt dieser Verordnung noch mehr. Aus unserer Sicht wäre es doch praktikabler die Thematik abschliessend in der SSV zu regeln. Entsprechend können die nötigen Ergänzungen aus der Verordnung über die Tempo-30-Zonen</p>	

1.	Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Tempo-30-Zonen	
	und die Begegnungszonen in der SSV aufgenommen werden. Die heutige Zweiteilung führt aus unserer Sicht zu rechtlichen Unklarheiten.	

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 Bemerkung zur Frage 1		

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)	
	Kantonsstrassen im Kanton Aargau sind selten zweistreifig für den motorisierten Verkehr in gleicher Fahrtrichtung. Als dritte Fahrstreifen werden zur Förderung des öffentlichen Verkehrs häufig Busspuren erstellt. Diese grundsätzlich dem Bus vorbehaltenen Fahrstreifen wurden in der Vergangenheit bereits teilweise für Taxis, Motorräder und Velos geöffnet. Dadurch entstanden weitergehende Bedürfnisse für eine Freigabe von nicht dringlichen Fahrten der Polizei, von Spitalfahrzeugen und der Feuerwehr. Weiter wurden auch von Behindertenfahrorganisation eine Freigabe nachgefragt. Diese weitergehenden Interessen wurden bisher zur Wahrung des Nutzens für den öffentlichen Verkehr abgewiesen.		

3.	Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr	
	<p>Eine weitere Öffnung wie beispielsweise für Mitfahrgemeinschaften erschwert die möglichst dedizierte Anwendung unserer Busfahrbahnen für die zweckmässigerweise vorgesehene Anwendung einer Busbevorzugung.</p> <p>Die Öffnung von Busspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) führt deren Zweck ad absurdum. Busspuren befinden sich immer auf hoch frequentierten Einfallsachsen in ein Zentrum und haben das Ziel, die Busse möglichst ungehindert und gegenüber dem MIV bevorzugt zu behandeln. Busspuren werden oft im Zusammenhang mit MIV-Dosierstellen gebaut, um den Bus von der Dosierung auszunehmen und neben dem zurückgehaltenen MIV passieren zu lassen. Die MIV-Dosierung wird in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen im Zentrum gesteuert und stellt sicher, dass dort der Verkehr sicher und flüssig funktioniert. Für den bevorzugten Bus bedeutet, dass, dass er nach passieren der Dosierstelle mit Busspur auf ein funktionierendes Verkehrssystem trifft und fahrplanstabil seine Haltestellen bis ins Zentrum bedienen kann. Eine Freigabe der Busspur für einen Teil des MIV-Verkehrs schwächt die angestrebte Staufreihaltung des Zentrums genauso wie die Bevorzugung des Busses im System. Damit werden die hohen Investitionen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie die Fahrplanstabilität insbesondere in den Zentren grundlegend geschwächt.</p> <p>Eine Öffnung von Busspuren würde zudem auch den Bestrebungen des Veloverkehrs zuwiderlaufen. Heute können einzelne Busspuren unter bestimmten Voraussetzungen auch für den Veloverkehr angeboten werden. Aufgrund des Mehrverkehrs würde sich dadurch die Verkehrssicherheit verringern und die Veloattraktivität vermindern.</p> <p>Ganz abgesehen von den oben ausgeführten Gründen gegen die Freigabe von Busspuren für den MIV ist auch die Kontrolle dieser Regelung kaum mit verhältnismässigem Aufwand möglich. Für eine korrekte Nutzung müsste zudem eine Durchsetzung durch die Polizei erfolgen. Wie eine solche effizient erfolgen kann, ist uns unklar.</p>	

3.	Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr	
	Wir erachten aus den vorgenannten Gründen eine solche Privilegierung als ungeeignet und lehnen diese ab. Auf die Schaffung eines solchen Symbols ist daher mangels Einsatzmöglichkeiten zu verzichten.	

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)
	Dieses Anliegen erscheint kaum in der Praxis durchsetzbar. Ein Kontrollorgan müsste das ankommende und das abfahrende Fahrzeug kontrollieren, was aufgrund der unbekanntem Parkzeit unmöglich erscheint. Dies führt zu einer Vorschrift, welche in der Praxis nicht kontrollierbar ist.	

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

Frauenfeld, 15. Februar 2022

96

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

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 10. November 2021 haben Sie uns in eingangs erwähnter Angelegenheit zur Vernehmlassung eingeladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und begrüssen die vorgeschlagenen Änderungen grundsätzlich. Gerne beantworten wir die im Fragebogen gestellten Fragen wie folgt:

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)?

Ja, die vorgeschlagene Änderung wird begrüsst. Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen ist heute ein Gutachten notwendig. In der Praxis ist das mit einem erheblichen Aufwand und vergleichsweise hohen Kosten verbunden. Es ist zweckmässig und sinnvoll, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen den allgemeinen Regeln für Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen unterstellt werden soll.

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)?

Ja, die vorgeschlagene Änderung wird begrüsst.

2/3

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 ESSV)?

Ja, die vorgeschlagene Änderung wird begrüsst.

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)?

Nein, die vorgeschlagene Änderung wird abgelehnt.

Mit der Bildung von Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) sollen Verkehrsüberlastung und Umweltbelastung verringert werden. Wird das Carpooling im ruhenden Verkehr aus Kontrollgründen so geregelt, dass das Fahrzeug sowohl beim Zufahren als auch beim Wegfahren mindestens mit einer bestimmten Anzahl an Personen besetzt sein muss, erscheint uns dies weder als mit dem Sinn und Zweck von Mitfahrgemeinschaften vereinbar noch als verhältnismässig. Nicht selten befinden sich die Parkplätze etwas ausserhalb des eigentlichen Stadtzentrums mit der Fussgängerzone und häufig auch noch in Tiefgaragen, weshalb Personen, die nicht mehr so gut zu Fuss unterwegs sind, in der Nähe dieser Zone aus- und später auch wieder dort aufgeladen werden.

Eine Carpooling-Regelung im ruhenden Verkehr müsste damit auch Fälle abdecken, in denen die Fahrgemeinschaften nicht bis zum Abstellen des Fahrzeuges bestehen bleiben und gleichzeitig auf der Rückfahrt ab der Abstellfläche gebildet werden. Wenn eine solche Regelung nicht kontrollierbar ist, sollte davon abgesehen oder das Carpooling lediglich auf den Fahrverkehr beschränkt werden.

3/3

Mit freundlichen Grüßen

Die Präsidentin des Regierungsrates

M. Müller

Der Staatsschreiber

R. S.



Numero
742

cl

0

Bellinzona
16 febbraio 2022

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale delle strade
USTRA
3003 Berna

e-mail: signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale Semplificazione dell'introduzione di zone 30 e car pooling

Gentili signore, egregi signori,

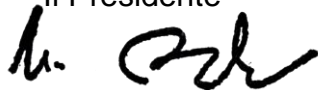
vi ringraziamo per averci dato l'opportunità di esprimere la nostra opinione in merito alla summenzionata procedura di consultazione.

Visto quanto risposto nel questionario allegato, il Consiglio di Stato non sostiene le proposte di modifica dell'ordinanza sulla segnaletica stradale per quanto concerne le zone 30; sostiene per contro le modifiche concernenti la circolazione dei veicoli di car pooling.

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, i più distinti saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



Manuele Bertoli

Il Cancelliere



Arnaldo Coduri

Allegato:

- questionario

Copia a:

Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)

Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)

Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)

Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)

Pubblicazione in Internet



Questionario sulla revisione parziale dell'ordinanza sulla segnaletica stradale

Semplificazione dell'introduzione di zone 30 e car pooling

Parere presentato da:


<input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input type="checkbox"/> Associazione <input type="checkbox"/> Organizzazione <input type="checkbox"/> Altro
Mittente: Repubblica e Cantone Ticino Cancelleria dello Stato Piazza Governo 6 6501 Bellinzona
Importante Inviare il parere in formato Word entro il 25 febbraio 2022 al seguente indirizzo e-mail: signalisationsverordnung@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 type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO
	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente	
	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)
	Subordinare la disposizione di zone 30 sulle strade residenziali, non più ai requisiti qualificati dell'art. 108 cpv. 1-3 OSStr, ma alle norme generali dell'art. 3 cpv. 4 LCS applicando quindi i principi delle regolamentazioni e limitazioni del traffico, per cui tali zone divengono realizzabili per qualsiasi motivo dipendente dalle specificità locali, comporta che l'autorità abbia ampio margine di discrezione nel valutare la necessità della misura. Abbandonare la redazione della perizia prevista dall'art. 32 cpv. 3 LCS, quando l'intenzione è quella di migliorare la qualità di vita nelle aree residenziali, la protezione acustica e la sicurezza stradale, mantenendo tuttavia l'obbligo di rivedere le misure sancite dall'art. 6 dell'Ordinanza zone 30 e zone d'incontro, poiché ritenuto importante nei provvedimenti	

<p>inerenti ai limiti della velocità, per garantire proprio la sicurezza stradale, appare contraddittorio.</p> <p>Infatti è importante che per i tratti 30 km/h, anche se integrati in zone 30 (come recita il nuovo art. 2a cpv. 6 OSStr), siano ancora adempiuti i requisiti degli artt. 108 OSStr e 5 dell'Ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro.</p> <p>Disporre le zone 30 per ridurre particolari pericoli stradali, secondo l'attuale testo dell'art. 108 OSStr, risponde in maniera adeguata alle esigenze della sicurezza stradale che si vuol garantire.</p>	
---	--

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)?		
	Sì	X NO	Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni		Proposta di modifica (testo proposto)
	<p>Alla perizia non si può rinunciare. In particolare restano rilevanti per l'autorità i dati esistenti e auspicati sulla qualità degli spazi abitativi, economici e i diritti d'uso, un piano indicante la gerarchia delle strade, una valutazione delle lacune di sicurezza esistenti o prevedibili, i dati sull'attuale livello delle velocità, così come le riflessioni sui possibili impatti e la descrizione delle misure necessarie al raggiungimento dello scopo.</p> <p>L'art. 5 cpv. 3 dell'Ordinanza zone 30 e zone d'incontro prevede, quando la situazione lo esiga per l'osservanza della velocità massima consentita, l'adozione di altri provvedimenti, come la posa di elementi morfologici o di moderazione del traffico.</p> <p>Oltretutto al più tardi dopo un anno, occorre verificare l'efficacia delle misure attuate e se gli obiettivi perseguiti non sono stati raggiunti, vanno prese misure supplementari (art. 6 Ordinanza zone 30).</p> <p>La perizia fornisce informazioni fondamentali riguardo alla decisione sulle misure da mettere in atto, affinché la zona 30 o la zona d'incontro possano essere riconosciute e rispettate dai conducenti. Senza perizia diviene difficile, per l'autorità competente a disporre la zona 30 o la zona d'incontro, stabilire dove ulteriori misure siano necessarie per il rispetto del limite di velocità. Ordinare queste misure solo più tardi successivamente al controllo di verifica, oltre ad esser verosimilmente tardivo con riferimento all'auspicata riduzione di incidenti e quindi al rispetto della sicurezza stradale, potrebbe anche non esser ben compreso dalla popolazione.</p> <p>La perizia costituisce oggi infatti la base decisionale che giustifica l'adozione di misure accessorie, anche in eventuali procedure ricorsuali.</p> <p>Del resto l'allestimento di una perizia consente di valutare pure l'incidenza dell'introduzione di una zona 30 e di una zona d'incontro sul trasporto pubblico, non trascurabile nella valutazione della proporzionalità.</p>		

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	Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)	
	L'introduzione di una segnaletica per la circolazione dei veicoli di car pooling rappresenta una misura promossa dal Dipartimento ticinese del territorio, in seguito all'avvenuta sperimentazione fra il 2019 e il 2021, intesa a favorire forme di mobilità più sostenibili. Incentivare la condivisione di tragitti, concedendo diritti speciali alle auto di gruppo, può contribuire a una riduzione del traffico e alleviare l'inquinamento ambientale, purché non ostacoli il trasporto pubblico.		

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 type="checkbox"/> NO	Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)	
	Pur logicamente susseguente all'approvazione delle facilitazioni per il car pooling, l'introduzione della segnaletica per la sosta dei veicoli di car pooling consentirebbe solo la sosta di veicoli di car pooling e lascia perplessi con riferimento al principio della parità di trattamento. Inoltre la sua esecutività è discutibile a causa delle difficilmente implementabili misure di controllo da parte della polizia.		

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Office fédéral des routes OFROU
3003 Berne

Lausanne, le 9 février 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,

Par la présente, le Conseil d'Etat du Canton de Vaud a l'avantage de vous transmettre le questionnaire relatif à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière simplifiant l'introduction de zones 30 et introduisant des mesures favorables au covoiturage.

Le Canton de Vaud est favorable à cette modification légale et soutient le projet du Conseil fédéral.

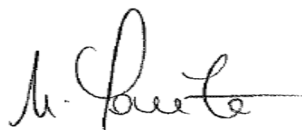
Dans son avis, le Canton relève néanmoins, concernant la suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30 et 20 du réseau qui n'est pas « affecté à la circulation générale », que la définition de l'article 1, alinéa 9 OSR projetée est trop restrictive. Elle devrait permettre dans des contextes particuliers le justifiant (sécurité, contexte local, environnement, fonction urbaine dense, bruit ...) que des éléments dudit réseau puissent néanmoins être limités selon un régime de zone 30.

Le Canton souligne également, concernant l'usage par les véhicules en covoiturage des rues interdites à la circulation ou des voies bus, que cette mesure ne devra néanmoins pas entraver le bon écoulement du trafic des transports publics (respect de l'horaire et vitesse commerciale). Pour ce qui est du stationnement des véhicules voués au covoiturage, le Conseil d'Etat relève que cette mesure exclut la flexibilité d'un chargement ou déchargement de passagers en cours de trajet, ce qui est en réalité le principal but du covoiturage qui sert à réduire la charge de véhicules sur le réseau routier et non les zones de stationnement. Cette mesure semble en outre complexe à contrôler.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Aurélien Buffat

Annexe

- Questionnaire relatif à la révision partielle de l'OSR

Copies

- DGMR
- OAE



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 : Etat de Vaud


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 soumise 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)	
	La définition de l'article 1, alinéa 9 OSR est à notre sens trop restrictif. Le Canton de Vaud demande que dans des contextes particuliers le justifiant (sécurité, contexte local, environnement, fonction urbaine dense, ...) des éléments dudit réseau puisse néanmoins être limités selon un régime de zone 30.		

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)

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 checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
	<p>Il ne paraît pas judicieux de fixer un nombre de personnes autorisées sur les panneaux dès lors que tous les véhicules ne disposent pas du même nombre de place. De plus le contrôle semble difficile à réaliser.</p> <p>A tout le moins, il faudrait homogénéiser le nombre minimal de personnes autorisé dans le véhicule à l'échelle d'une localité.</p>		<p>Modification art. 65 al. 15 in fine OSR : « (...) transportant plusieurs personnes. »</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
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)

	<p>L'alinéa 16 est contre-productif par rapport à l'intérêt du covoiturage qui permet le chargement ou le déchargement de passagers en cours de trajet. De plus, cette disposition est particulièrement complexe à contrôler.</p>	<p>Nous proposons la suppression de l'alinéa 16.</p>
--	---	--



Conseil d'Etat
Staatsrat

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS



2022.00558

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Références SDM/MCI
Date

16 FEV. 2022

**Prise de position : Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière
Simplification de l'introduction de zones 30 et covoiturage**

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Par la présente, nous vous remercions de l'envoi du projet cité sous rubrique que vous avez bien voulu nous soumettre. Le Conseil d'Etat valaisan en a pris connaissance et prend position comme suit.

Tout d'abord, l'Etat du Valais estime que toute exception à la règle des 50 km/h dans les localités doit faire l'objet d'une procédure adéquate permettant de justifier la dérogation souhaitée.

Aussi, l'Etat du Valais demande à ce que l'exigence d'une expertise routière pour l'aménagement des zones 30 soit conservée. Ce souhait est dûment motivé du fait que dite expertise sert de justification à l'instauration de telles zones.

Par ailleurs, l'Etat du Valais estime que la multiplication des zones 30 aurait pour risque d'augmenter le temps d'intervention des services d'urgence (service de police, service ambulancier, service des pompiers, etc.). Ainsi, nous nous prononçons en faveur du maintien de l'exigence ayant trait à l'expertise routière.

S'agissant de l'introduction d'une signalisation pour le covoiturage aux véhicules dans la circulation, l'Etat du Valais n'est pas favorable à cet outil. En effet, nous encourageons les transports publics et nous impliquons de manière active dans l'offre mise en place pour le Valais. Pour ce qui a trait à celle destinée aux véhicules en stationnement, nous relevons que son application est pratiquement impossible.

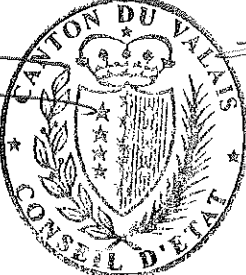
A toute fin utile, vous trouverez ci-joint le formulaire rempli par nos soins.



En vous remerciant de nous avoir consultés et en vous priant de tenir compte de nos remarques et commentaires, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président
Frédéric Favre



Le chancelier
Philipp Spörri

The seal of the Canton of Valais Council of State is circular, featuring a central shield with a crown on top and stars. The text 'CANTON DU VALAIS' is written along the top inner edge, and 'CONSEIL D'ETAT' is written along the bottom inner edge. There are small stars on either side of the shield.

Annexe Formulaire de réponse de l'Etat du Valais
Copie Franz Ruppen (CDMTE)
Vincent Pellissier (Chef du SDM)
Marie Claude Noth-Ecoeur (Cheffe du SSCM)

Réponse transmise par courriel: signalisationsverordnung@astra.admin.ch



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 : Etat du Valais

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Etat du Valais
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 soumise 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>La proposition de soumettre les aménagements de zones 30 sur les routes d'intérêt local aux conditions générales de l'art. 3 al. 4 LCR et non plus aux conditions qualifiées de l'art. 108 al. 1 à 3 OSR peut être approuvée sur le fond. L'établissement d'une expertise est néanmoins <u>nécessaire</u>.</p> <p>En cas d'intégration d'une route à orientation trafic dans une zone 30 km/h, il convient de viser une identification claire (p.ex. des portes d'entrée)</p> <p>Nous demandons en outre l'introduction d'exceptions à la validité des limitations de vitesse prévues dans le projet d'Ordonnance sur la signalisation routière pour le personnel des sapeurs-pompiers, de la police et des services de sauvetage, et ceci pendant les</p>	

	<p>courses d'intervention de même que pendant le déplacement d'entrée en service pour le personnel de milice des sapeurs-pompiers. Vu ce qui précède, il sied en outre de maintenir explicitement l'exigence d'établir une expertise, telle qu'elle existe aujourd'hui.</p>	
--	---	--

2.	Renonciation à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30
-----------	--

<p>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) ?</p>


<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
------------------------------	---	---

--	--

Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)
-----------	--

<p>L'expertise sert également de justification pour l'introduction de la zone 30. Nous souhaitons l'introduction, dans l'ordonnance, de restrictions concernant la réalisation de mesures de construction visant à modérer le trafic dans le contexte de la création de nouvelles zones limitées à 30 km/h.</p> <p>Les motifs sont les suivants :</p> <p>La simplification de l'introduction de zones limitées à 30 km/h, dont on peut s'attendre à ce qu'elles deviennent plus nombreuses à l'avenir, induira vraisemblablement aussi une augmentation du nombre de mesures de construction visant à modérer le trafic (comme des bosses ou des îlots). De telles mesures sont non seulement génératrices de coûts élevés, mais elles vont à l'encontre de la faisabilité des exceptions que nous exigeons sous le point 1.). Par conséquent, de nouvelles mesures ne doivent pouvoir être réalisées qu'après un examen détaillé des voies d'accès des forces d'intervention.</p>	
--	--

3.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation
-----------	--

<p>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) ?</p>

<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
------------------------------	---	---

--	--

Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)
-----------	--

	<p>Concevable pour les cantons frontaliers avec un important trafic pendulaire. En général, impossible à mettre en œuvre en raison du manque de place sur les voies de circulation et ne va pas dans le sens de l'utilisation des TP. Privilégier le covoiturage peut avoir un effet négatif sur l'utilisation des TP. Les voies de bus existantes doivent être mises à la disposition des TP.</p>	
--	--	--

4.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement	
	<p>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) ?</p>	
	<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON
	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné	
	<p>Remarques</p> <p>L'application est pratiquement impossible.</p>	<p>Proposition d'amendement (texte proposé)</p>



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel :

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
3001 Berne

Consultation relative à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière : simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage

Madame la conseillère fédérale,

Dans la suite du courrier daté du 10 novembre 2021 concernant le lancement de la procédure de consultation susmentionnée, nous avons procédé à l'analyse des documents soumis et vous faisons part ci-après des remarques et appréciations du canton de Neuchâtel.

Remarques générales

Dans un contexte de forte croissance démographique et d'expansion économique, ainsi qu'en raison d'une plus grande sensibilité (politique et sociale) aux enjeux relatifs à la protection de la qualité de vie, de l'environnement et du climat, les habitudes de déplacement, et la mobilité en général, font face à de nouveaux et importants défis.

Pour relever ces défis, le canton souhaite en particulier, à l'instar de la Confédération, privilégier la complémentarité entre les divers modes de transports (TIM, MD, TP). Ainsi, de nombreux projets de transport ont non seulement pour but de diminuer les temps de parcours ou d'augmenter les capacités, mais aussi de mieux harmoniser le développement du trafic et celui du milieu bâti. L'objectif ultime de ces planifications consiste toujours à préserver la qualité et le cadre de vie de la population neuchâteloise.

La révision partielle soumise à notre attention répond à ces enjeux centraux en matière d'aménagements de mobilité et d'urbanisme, en particulier en simplifiant les procédures de mise en œuvre des zones 30 dans les quartiers résidentiels et en mettant à disposition des administrations un nouvel outil de gestion et de promotion du covoiturage.

Cette révision met néanmoins en lumière un besoin fondamental de maîtrise et de contrôle dans la mise en œuvre de ces outils, notamment pour garantir une offre de prestations en transports publics capable de répondre au principe de complémentarité, qui puisse particulièrement répondre au besoin d'assurer une circulation fluide et rapide des TP.

Par ailleurs, nous demandons avec insistance l'introduction d'exceptions à la validité des limitations de vitesse prévues dans le projet d'Ordonnance sur la signalisation routière pour le personnel des sapeurs-pompiers, de la police et des services de sauvetage, et ceci pendant les courses d'intervention de même que pendant le déplacement d'entrée en service pour le personnel de milice des sapeurs-pompiers.

S'il est bien possible, aujourd'hui déjà, de dépasser la vitesse maximum autorisée lors des courses d'urgence avec moyens prioritaires (feu bleu et klaxon à sons alternés), le «délit de chauffard» au sens de l'art. 90, al. 3 et 4 de la Loi sur la circulation routière (LCR) s'applique néanmoins. Il s'ensuit que, si la vitesse maximum autorisée n'est plus que de 30 km/h, il y a «délit de chauffard» déjà à partir d'une vitesse de 70 km/h. Certaines villes ont par ailleurs déjà introduit la limitation à 30 km/h de la vitesse autorisée sur l'ensemble de leur territoire pendant la nuit. Selon le lieu de l'intervention, il est dès lors impossible, pour les sapeurs-pompiers, de respecter le délai d'intervention requis. Si ce délai ne peut plus être respecté, cela coûtera tôt ou tard des vies.

Réponses au questionnaire

1. Suppression des motifs stricts pour l'instauration de zones 30

Acceptez-vous que l'instauration de zones 30 soit soumise aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic (art. 108, al. 4bis, P-OSR) ?

OUI, avec les remarques suivantes :

On peut en principe approuver la proposition selon laquelle l'aménagement de zones 30 sur des routes orientées vers l'habitat ne doit plus être soumis aux conditions qualifiées de l'art. 108 al. 1 à 3 OSR, mais aux conditions générales de l'art. 3 al. 4 LCR. Toutefois, il ne faut pas renoncer à la vérification de la qualité de la zone 30 envisagée par une analyse technique (cf. explications relatives à la question 2).

2. Renonciation à la réalisation d'une expertise avant 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. 4bis, P-OSR) ?

OUI, avec les remarques suivantes :

Le canton de Neuchâtel souhaite qu'une analyse technique puisse être exigée par l'autorité de surveillance. En particulier, les indications suivantes restent centrales :

- a. qualité visée par l'aménagement prévu, en matière de gestion des flux de mobilité et d'urbanisme,
- b. considérations sur les effets possibles,
- c. énumération et description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.

En effet, l'expertise fournit aujourd'hui des informations importantes pour décider où des mesures sont nécessaires pour que la zone 30 km/h soit reconnue et respectée par les conducteurs et conductrices. Sans analyse, il n'est guère possible pour l'autorité compétente de déterminer à l'avance où des mesures supplémentaires sont nécessaires pour assurer le respect de la vitesse maximale. Ordonner de telles mesures ultérieurement se heurterait à une grande incompréhension de la part de la population et ne serait guère praticable. Enfin, cette

analyse est également nécessaire en tant que base de décision propre à justifier, auprès de la population, la mise en place de mesures d'accompagnement et pour pouvoir défendre le bien-fondé de ces mesures devant les tribunaux en cas d'éventuelles oppositions.

Le canton de Neuchâtel souhaite en particulier qu'une analyse d'opportunité pour la mise en place simultanée de mesures de priorisation TP soit préalablement réalisée à la mise en place de chaque nouvelle zone. En effet, au même titre que les zones 30 ou de rencontre, une circulation fluide et sans entrave des TP contribue à l'amélioration de la qualité de vie. Il y a donc lieu de concrétiser la complémentarité des modes de transport au travers de mesures cohérentes et bien coordonnées.

Proposition : art.2a, al.7 (nouveau) OSR : *Lorsque cela est opportun, l'intégration du tronçon en zone 30 s'accompagnera de mesures de priorisation en faveur des transports publics.*

3. Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en 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) ?

OUI, avec les remarques suivantes :

S'il semble évident que privilégier le covoiturage peut s'avérer judicieux à certains endroits, par exemple à proximité des postes-frontières très fréquentés, le canton de Neuchâtel reste prudent quant à l'introduction d'une telle autorisation sur les chaussées réservées aux bus et sur les voies bus, en particulier en localité.

En effet, un tel avantage pour les automobilistes « covoitureurs » pourrait s'avérer contreproductif dans la mise en œuvre de la politique de promotion des transports publics, en raison du risque de congestionner les voies affectées aux TP.

Le rapport d'accompagnement explique qu'« au moment de déterminer si les covoitureurs peuvent utiliser les chaussées réservées aux bus et les voies de bus, il faudra veiller à ce que la mesure n'ait pas d'effets préjudiciables sur les transports publics. » Selon le canton de Neuchâtel, il convient de renforcer l'obligation d'amener la preuve de l'absence d'impacts sur les TP, en particulier concernant le contrôle des véhicules autorisés.

Proposition : art.65, al.15bis (nouveau) OSR : *Lorsque le symbole « Covoiturage » (5.43) est ajouté au signal « Chaussée réservée aux bus » (2.64), la preuve devra préalablement être établie que l'utilisation par des véhicules transportant un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole n'aura pas d'effets préjudiciables notables sur les transports publics.*

De plus, pour que le dispositif soit efficace et n'engendre pas d'effets néfastes, le non-respect de cette signalisation spécifique doit pouvoir être sanctionné par une amende d'ordre adéquate. Il semble a priori particulièrement complexe de mettre en œuvre les contrôles ad hoc sans moyens lourds, en particulier de contrôle automatisé. Il faudrait cependant modifier les bases légales en conséquence et surtout veiller au respect du principe de proportionnalité.

Enfin, les véhicules des services feux bleus devraient toujours être autorisés à utiliser ces voies de covoiturage, même sans utiliser de signaux spéciaux.

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) ?

OUI, avec les remarques suivantes :

Sur le principe la mise à disposition de ce nouvel outil de gestion du stationnement permettra de répondre localement à des demandes particulières de ce type. Toutefois, les aspects liés au contrôle par la police est remis en question. Pour une mise en œuvre efficace, il faudrait un personnel important (gardiens de parking) ou des instruments de contrôle automatiques qui semblent disproportionnés et rendent le dispositif difficile à transposer dans la pratique.

Remarques de détail au sujet du rapport d'accompagnement

Dans le rapport explicatif, il est fait mention à plusieurs reprises d'une « distinction entre les routes d'intérêt local et celles affectées à la circulation générale », et que « cette distinction trouve son origine dans le droit de la construction et de l'aménagement du territoire ».

Cette notion n'étant à notre connaissance issue d'aucune loi fédérale ou cantonale en matière de construction ou d'aménagement du territoire, mais plutôt de la norme VSS 40 040. En conséquence, le canton demande de supprimer la référence à la législation sur les constructions.

Vous remerciant de nous avoir consulté, ainsi que de la lecture attentive que vous ferez des remarques formulées ci-avant, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 21 février 2022

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND





Le Conseil d'Etat

663-2022

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta SOMMARUGA
Conseillère fédérale
Palais fédéral nord
3003 Berne

**Concerne : révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) –
Simplification de l'introduction des zones 30 et du covoiturage –
Ouverture de la procédure de consultation**

Madame la Conseillère fédérale,

Notre Conseil a pris connaissance des propositions transmises par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) le 10 novembre 2021, concernant la consultation relative à la révision partielle de l'OSR portant sur les zones 30 et le covoiturage.

Après analyse du rapport explicatif transmis, nous sommes favorables aux propositions de simplification en matière de zone 30 et à l'introduction d'une signalisation pour le covoiturage.

Cependant, s'agissant des zones 30, notre Conseil relève notamment une possible ambiguïté quant à la distinction entre les routes d'intérêt local et celles affectées à la circulation générale, alors que le cadre légal cantonal (LRoutes; – L 1 10) hiérarchise le réseau routier en trois catégories (primaire, secondaire, et réseau de quartier).

Vous trouverez en annexe de la présente nos réponses au questionnaire relatif à la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière



Michele Righetti

Le président



Serge Dal Busco



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 :


<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre.
Expéditeur : Canton de Genève Département des Infrastructures Office Cantonal des Transports
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 soumise 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)	
	<p>Le Canton de Genève est favorable à une simplification de l'instauration des zones 30, étant donné les effets positifs qu'elles ont pour la sécurité de tous les usagers (surtout des piétons et des cyclistes) et les aspects environnementaux, notamment le bruit routier.</p> <p>Cependant, nous relevons une forme d'ambiguïté à la distinction faite entre les routes d'intérêt local et celles affectées à la circulation générale, étant donné que cette distinction ne figure pas expressément dans le droit de la circulation routière. Cette distinction n'est pas explicite par exemple dans la loi</p>		

	<p>cantonale sur les routes qui définit la hiérarchie du réseau routier en trois types : le réseau primaire, le réseau secondaire et le réseau de quartier. D'ici à ce que la définition de ces catégories de routes soit entérinée dans l'OSR et dans les documents légaux cantonaux, elle pourrait donc prêter à une certaine interprétation dans le cadre de la procédure d'instauration d'une zone 30 pouvant amener à contester leur réalisation.</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 checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
	<p>Si les exigences préalables à l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre pouvaient se révéler fastidieuses au regard du niveau de détail demandé, le maintien du contrôle ultérieur obligatoire impliquera néanmoins le fait d'avoir une connaissance chiffrée de la situation de départ, afin d'évaluer l'effet des mesures prescrites, ce qui peut s'apparenter en quelque sorte à une expertise préalable allégée.</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 checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
	<p>La République et canton de Genève tire un bilan positif de l'expérimentation en cours depuis octobre 2018 à la douane de Thônex-Vallard et soutient l'introduction d'un tel symbole dans l'OSR, ce qui pourra pérenniser cet essai. Elle permettra également de verbaliser les véhicules en infraction, afin de réduire le taux de fraude observé lors de cet essai, qui est en constante augmentation et peut atteindre jusqu'à 60%.</p> <p>Cela permettra aussi d'envisager de l'introduire sur d'autres voies de circulation, comme par exemple des postes-frontière engorgés aux heures de pointe.</p> <p>Enfin, la possibilité laissée aux autorités compétentes de déterminer le nombre minimal de co-voitureurs permet de se conformer à la législation française prévoyant que le covoiturage s'applique à partir de deux</p>		

	<p>personnes. Ce point est particulièrement important pour Genève et ses voies transfrontalières.</p> <p>En sachant aussi que le symbole 3+ n'est pas fixe et laisse aux autorités cantonales une marge de manœuvre pour indiquer un autre chiffre, comme par exemple 2+.</p>	
--	---	--

4.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement	
	<p>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) ?</p>	
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON
	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné	
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)
	<p>Ce symbole pouvant être utilisé pour le parcage, il doit en effet être limité à des véhicules transportant plusieurs personnes conformément au chiffre figurant sur le panneau et ce à des fins de contrôle par les autorités compétentes à l'arrivée et au départ sur la place de parking.</p>	

ASTRA

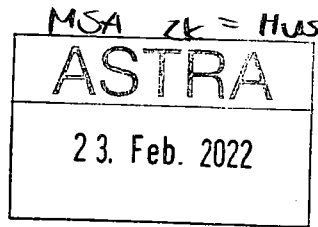


370434

KANTON **solothurn**

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch



Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

22. Februar 2022

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

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 hat uns das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation eingeladen, zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Möglichkeit wahr.

Die Grundzüge der Vorlage umfasst folgende Themen:

- 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.
- 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 Mehrfachbesatzung von der Beschränkung auszunehmen. Die Zusatztafel soll auch den Parkierungssignalen beigefügt werden können, um das Parkieren von Fahrzeugen mit einer Mehrfachbesatzung zu privilegieren.

Grundsätzlich unterstützen wir die Bestrebungen für die Lockerung und Vereinfachung der Bestimmungen zur Einführung von Tempo-30-Anordnungen auf siedlungsorientierten Strassen, insbesondere auch, dass diese neu aus weiteren, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen angeordnet werden können. Die Praxis zeigt, dass die mit der Erstellung der erforderlichen Gutachten verbundenen Inhalte und Prozesse heute als zu umständlich und aufwändig erachtet werden. Vereinfachungen werden somit begrüsst. Demgegenüber ist zu bedenken, dass die für die Einführung von Tempo-30-Zonen zuständigen Bewilligungs- und Aufsichtsbehörden auf Gutachten angewiesen sind, um überhaupt im konkreten Fall zwischen mehreren Interessen abwägen zu können. Dazu braucht es Entscheidungsgrundlagen, die sich heute vorwiegend aus einem Gutachten ergeben. Bei einem künftigen Verzicht könnte die Frage, ob eine Massnahme geeignet (Zweckmässigkeit), erforderlich (kein milderes Mittel) und angemessen (Verhältnismässigkeit i.e.S.) ist, nur noch erschwert oder überhaupt nicht mehr beantwortet werden. Dem vollständigen Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens können wir somit nicht zustimmen.

Können jedoch die bisher durch Gutachten dokumentierten Entscheidungsgrundlagen anderweitig dargelegt werden, sollten auch andere Formen des Nachweises genügen. Der Kerngehalt des "Gutachtens" wäre jedoch vom Gesuchsteller weiterhin zu erarbeiten. Der Inhalt könnte sich an zu noch definierenden Minimalanforderungen orientieren. Bei der Festlegung solcher Minimalanforderungen wären auch die neu zu berücksichtigenden örtlichen Kriterien, welche in Zukunft die Einführung von Tempo-30-Zonen zusätzlich ermöglichen sollen, zu berücksichtigen. Gleichzeitig hat das Gutachten auch die mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verbundenen Konsequenzen aufzuzeigen, wie u.a. für den öffentlichen Verkehr und die Blaulichtorganisationen. Wir erachten es als Aufgabe des Bundes, die entsprechenden Vorgaben zu erarbeiten.

Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften, wie sie im Rahmen der Revision vorgesehen ist, scheint uns im realen Strassenverkehr nur schwer umsetzbar und kontrollierbar zu sein. Wir erkennen zwar die Vorteile von Mitfahrgemeinschaften und auch deren Förderung durch Privilegierungen im Strassenverkehr, jedoch überwiegen u.E. die Nachteile einer entsprechenden Signalisation. So dienen Busspuren dem öffentlichen Verkehr, fallweise Taxis und in den meisten Fällen auch dem Veloverkehr. Eine Belegung mit privaten Personenkraftwagen wäre insbesondere auch mit einer Sicherheitsreduktion für den Veloverkehr verbunden. Die Einführung eines neuen Symbols zur Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften, insbesondere zur Benutzung von Busfahrbahnen lehnen wir somit ab.

Wie die Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im Fahrverkehr ist auch die Signalisation im ruhenden Verkehr aus polizeilicher Sicht nicht umsetzbar. Dies insbesondere deshalb, da das Kriterium der Mitfahrgemeinschaft nur dann erfüllt ist, wenn sowohl beim Zu- als auch beim Wegfahren die erforderliche Mindestanzahl an Passagieren gegeben ist. Das Missbrauchsrisiko schätzen wir als dementsprechend hoch ein. Die Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im ruhenden Verkehr lehnen wir somit ebenfalls ab.

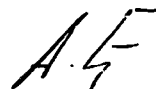
Für unsere detaillierte Stellungnahme verweisen wir zudem auf den beiliegenden Fragebogen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES



Dr. Remo Ankli
Landammann



Andreas Eng
Staatschreiber

Beilage: Fragebogen



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Solothurn Rathaus Barfüssergasse 24 4509 Solothurn so.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)
	<p>Die Ausnahme der Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen von den qualifizierten Regeln für Geschwindigkeitsanordnungen erscheint aus Sicht des Kantons Solothurn grundsätzlich sinnvoll.</p> <p>Eine Abkehr vom abschliessenden Katalog an Anordnungsgründen nach Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV eröffnet den Gemeinden neue, zeitgemässe Handlungsmöglichkeiten, bspw. die Anordnung einer Tempo-30-Zone zugunsten der Aufenthalts- sowie Lebensqualität der Anwohner. Gleichzeitig wird mit Art. 3 Abs. 4 SVG die Verhältnismässigkeit der Massnahme pro Einzelfall gewahrt.</p> <p>Weiter wird durch die Unterscheidung zwi-</p>	

<p>schen verkehrsorientierten und nicht verkehrsorientierten (sog. siedlungsorientierten) Strassen sichergestellt, dass Verkehrsabläufe insgesamt nicht behindert werden. Die Strasseninfrastruktur wird damit stufengerecht nach deren Funktion unterschieden und berücksichtigt gleichzeitig die qualitativen Aspekte und Anforderungen aus dem Siedlungsraum.</p> <p>Jedoch gilt es anzumerken, dass im vorgeschlagenen Wortlaut (Art. 1 Abs. 9) nur der Begriff "verkehrsorientierte Strassen" definiert wird. Der Begriff "siedlungsorientierte Strassen" ist, obwohl dieser im erläuternden Bericht explizit genannt wird, nirgends erklärt. Diesbezüglich müsste unseres Erachtens der Gesetzestext unter Art. 1 ergänzt entsprechend werden.</p> <p>Aus Sicht der Blaulichtorganisationen muss erwähnt werden, dass sich die Fahrzeiten bei Einsatzfahrten bei einer Ausweitung von Tempo-30-Zonen verlängern können.</p> <p>Die Solothurnische Gebäudeversicherung weist nachdrücklich darauf hin, dass die vorgeschriebene Einsatzzeit von zehn Minuten für die Feuerwehren in vielen Fällen nicht mehr eingehalten werden könnte.</p> <p>Zum einen verhindern bauliche Massnahmen teilweise ein rasches Vorankommen der Rettungskräfte, zum anderen drohen rechtliche Nachteile beim Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit - auch mit Einsatz der Sondersignale. So ist bspw. der "Raser Tatbestand" bei signalisiertem Tempo 30 mit 70 km/h erfüllt, bei Tempo 50 erst mit 100 km/h.</p> <p>Aus Sicht der Kantonspolizei Solothurn bedingt der vermehrte Ausbau der Tempo-30-Zonen zwingend eine entsprechende Anpassung der Bestimmung für Dringlichkeitsfahrten.</p>	<p>Art. 1 Abs. 10 ¹⁰Siedlungsorientierte Strassen sind Strassen, die....</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>Aus Sicht des Kantons Solothurn ist die Erleichterung der Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen grundsätzlich zu befürworten. Die materielle Zulässigkeit einer solchen Anordnung unterliegt weiterhin dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit (Art. 3 Abs. 4 SVG).</p> <p>Um überhaupt im Stande zu sein, im konkreten Fall zwischen mehreren Interessen abwägen zu können, braucht es Entscheidungsgrundlagen, die sich heute vorwiegend aus einem Gutachten ergeben. Bei einem künftigen Verzicht, kann die Frage danach, ob eine Massnahme geeignet (Zweckmässigkeit) erforderlich (kein milderes Mittel) und angemessen (Verhältnismässigkeit i.e.S.) ist, nur noch erschwert oder überhaupt nicht mehr beantwortet werden.</p> <p>Können die bisher durch Gutachten erhobenen Entscheidungsgrundlagen anderweitig in gleichwertiger Art und Weise erhoben werden, sollten auch andere Formen des Nachweises genügen. Der Kerngehalt des "Gutachtens" wäre vom Gesuchsteller weiterhin unverändert zu erbringen.</p> <p>Zu bemerken ist, dass die Gutachten ein gutes Instrument in der politischen Diskussion wie auch der Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden sind. Zudem können mittels Gutachten auch mögliche Verkehrssicherheitsdefizite frühzeitig erkannt und die Verkehrssicherheit gemeinsam nachhaltig verbessert werden.</p> <p>Ein letzter Aspekt betrifft die obligatorische Nachkontrolle: Gemäss aktuellem Stand des Vernehmlassungsentwurfs ist die obligatorische Nachkontrolle nach einem Jahr immer noch erforderlich. Um einen Sachverhalt einer materiellen Überprüfung unterziehen zu können, müssen zwingend vorgängig die Anforderungen respektive relevanten Parameter definiert und festgelegt werden. Gemäss heutiger Praxis können die relevanten Indikatoren und Zielsetzungen aus den Gutachten entnommen</p>		<p>Der Kanton Solothurn befürwortet ein vereinfachtes Gutachten, idealerweise ergänzt mit einem Leitfaden.</p> <p>Zudem macht der Kanton Solothurn für Blaulichtorganisationen Ausnahmeregelungen beim Einrücken und beim Einsatz beliebt.</p>	

	<p>werden. Sollte in Zukunft gänzlich auf Gutachten verzichtet werden, ist unserer Meinung nach auch der Prozess der Nachkontrolle zu überdenken.</p> <p>Die Kanton Solothurn empfiehlt am Kriterium des Gutachtens festzuhalten.</p>	
--	--	--

3.	Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr
-----------	---

<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» beigelegt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?</p>

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

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften, wie sie im Rahmen der Revision vorgesehen ist, scheint unserer Meinung nach im realen Strassenverkehr nur schwer umsetzbar und kontrollierbar zu sein. Der Kanton Solothurn erkennt zwar die Vorteile von Mitfahrgemeinschaften und auch deren Förderung durch Privilegierungen im Strassenverkehr, jedoch überwiegen u.E. die nachfolgend genannten, negativen Nebenwirkungen einer solchen Signalisation:</p> <p>(1) Gemäss derzeitigem Wissensstand ist im Gegensatz zu signalisierten Höchstgeschwindigkeiten oder bspw. Lichtsignalanlagen eine automatisierte, technische Überwachung einer Carpooling-Signalisation nicht möglich (insb. automatisiertes Zählen der Fahrzeuginsassen). Somit lässt sich die beabsichtigte Signalisation gegenüber den Verkehrsteilnehmern nicht durchsetzen, was zu einem hohen Missbrauchsrisiko führt.</p> <p>(2) Aus verkehrstechnischer Sicht hätte eine Carpooling-Signalisation in Zusammenhang mit Busfahrbahnen praktisch in jedem Fall negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Strasse oder Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zur Folge. Busspuren tragen zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bei und sollen Fahrplanstabilität und schnelle ÖV-Verbindungen gewährleisten. Im Weiteren ist zu beachten, dass Busspuren häufig mit verkehrstechnischen Steuerungselementen (Lichtsignal mit 5 Punkte Signal zur Busbevorzugung) ausgerüstet sind,</p>	<p>Busspuren sollen auch in Zukunft ausschliesslich dem ÖV, Taxis und Velos zur Verfügung stehen.</p>

	<p>welche nicht für den motorisierten Individualverkehr zugelassen sind.</p> <p>(3) Auch der Veloverkehr, der häufig gemeinsam mit den Linienbussen auf Busspuren geführt wird, wäre von Poolingfahrten betroffen. Die zu erwartenden Verkehrssicherheitsverluste stehen unter anderem diametral zur Verkehrsstrategie respektive den Zielen des Bundes (Veloweggesetz).</p> <p>(4) Modal Split Veränderungen: Aufgrund der höheren Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs (bei Poolingfahrten) sind ferner sogar unerwünschte Rückverlagerungen vom Velo wie auch ÖV hin zum motorisierten Individualverkehr zu befürchten.</p> <p>(5) Ferner könnte die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften Begehrlichkeiten bei weiteren Stakeholdern auslösen.</p> <p>Die Kanton Solothurn empfiehlt, von der Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im Fahrverkehr abzusehen.</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>Wie auch schon die Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im Fahrverkehr ist die Signalisation im ruhenden Verkehr aus polizeilicher Sicht beinahe unmöglich umzusetzen. Dies ist insbesondere der Tatsache geschuldet, dass das Kriterium der Mitfahrgemeinschaft nur dann erfüllt ist, wenn sowohl beim Zufahren als auch beim Wegfahren die erforderliche Mindestanzahl an Passagieren gegeben ist. Auch hier wird das Missbrauchsrisiko dementsprechend hoch sein.</p> <p>Der Kanton Solothurn empfiehlt, von der Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im ruhenden Verkehrs abzusehen.</p>		

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga, cheffe du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

envoi par courriel à : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Delémont, le 8 février 2022

**Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR)
Simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage
Ouverture de la procédure de consultation**

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 10 novembre 2021, vous avez invité les Gouvernements cantonaux à prendre position sur le projet mentionné sous rubrique. Le Canton du Jura vous remercie de la possibilité ainsi offerte.

Concernant la simplification de l'introduction de zones limitées à 30 km/h et le covoiturage, la position du Gouvernement jurassien est présentée dans le questionnaire du dossier de consultation transmis en annexe.

Le Gouvernement vous remercie de lui avoir permis de participer à cette procédure de consultation et vous présente, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de sa très haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


David Eray
Président




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Annexe : ment.



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 :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : République et canton du Jura, par son Gouvernement
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)	

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><i>Faciliter la démarche des communes est un élément positif mais l'expertise, actuellement demandée, fournit la garantie que les dossiers des requérants sont argumentés et documentés afin que l'autorité puisse juger de la pertinence des mesures prévues.</i></p> <p><i>La suppression de l'expertise expose l'autorité à des demandes de mise en place de zones 30 ne répondant pas aux critères fixés dans l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS741.213.3).</i></p> </td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	<p><i>Faciliter la démarche des communes est un élément positif mais l'expertise, actuellement demandée, fournit la garantie que les dossiers des requérants sont argumentés et documentés afin que l'autorité puisse juger de la pertinence des mesures prévues.</i></p> <p><i>La suppression de l'expertise expose l'autorité à des demandes de mise en place de zones 30 ne répondant pas aux critères fixés dans l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS741.213.3).</i></p>	
Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)						
<p><i>Faciliter la démarche des communes est un élément positif mais l'expertise, actuellement demandée, fournit la garantie que les dossiers des requérants sont argumentés et documentés afin que l'autorité puisse juger de la pertinence des mesures prévues.</i></p> <p><i>La suppression de l'expertise expose l'autorité à des demandes de mise en place de zones 30 ne répondant pas aux critères fixés dans l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS741.213.3).</i></p>							

Le Canton du Jura formule des remarques sur la nouvelle teneur de l'article 2a de l'OSR soumis à consultation, selon l'extrait ci-dessous du rapport explicatif.

La restriction visée à l'al. 6, selon laquelle des tronçons de route principale ne peuvent être intégrés dans une zone 30 (par ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville) qu'à titre exceptionnel en raison de conditions locales particulières, est également abrogée. En revanche, un tronçon limité à 30 km/h sur une route affectée à la circulation générale pourra souvent être intégré dans une zone 30 attenante. Il n'apparaît pas judicieux de signaler la zone de transition en plaçant successivement des panneaux « Fin de la zone 30 » et « Vitesse maximale 30 » ou vice-versa. L'intégration se limitera cependant à la signalisation, comme c'était le cas jusqu'ici ; il sera toujours tenu compte des différentes fonctions des routes, et les dispositions de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre ne s'appliqueront pas sur le tronçon routier affecté à la circulation générale de la zone 30.


Position JU : *Les explications du rapport au point 3.1 (ci-dessus) évoquant l'intégration d'un tronçon limité à 30 km/h dans une zone 30 attenante, sans modification de la signalisation, ne sont pas claires, à notre sens.*

En effet, il est possible d'intégrer un tronçon de route affecté à la circulation générale limité à 30 dans une zone 30, mais il n'est pas possible d'y placer une signalisation « Zone 30 ». Comment l'utilisateur sera-t-il informé qu'il est dans la zone ?

Art. 2a, al. 5 et 6

⁵ Les signaux « Zone 30 » (2.59.1), « Zone de rencontre » (2.59.5) et « Zone piétonne » (2.59.3) ne sont admis que sur des routes secondaires non affectées à la circulation générale.

⁶ Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route affectée à la circulation générale conformément aux exigences de l'art. 108, al. 1, 2 et 4, il est possible d'intégrer ce tronçon dans une zone 30.

3.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation		
	<p>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) ?</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input 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		
	<p>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) ?</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)



GRÜNE Schweiz

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Strassen
ASTRA
3003 Bern

per Mail an:

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 25. Februar 2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zur Teilrevision der Signalisationsverordnung im Zusammenhang mit der Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und zur Signalisierung für Carpooling eingeladen. Wir danken für die Gelegenheit, uns zur Vorlage zu äussern.

Generell 30

Im Bereich des Verkehrs ist der Handlungsbedarf beim Klimaschutz inzwischen am grössten, denn während im Gebäudebereich die Emissionen laufend – wenn auch zu langsam – sinken, stagnieren sie beim Verkehr und nehmen sogar zu. Geschwindigkeitsreduktionen sind ein wichtiges -instrument zur Senkung des CO₂-Ausstosses des Verkehrs. Die Förderung von Tempo 30 und Begegnungszonen tragen zudem dazu bei, das Wohnen in den Städten attraktiver zu machen und den Zuzug in urbane Quartiere zu fördern, damit lange Pendelwege und somit der Verkehr insgesamt verringert werden. Überhaupt sind die Vorteile von Tempo 30 punkto Verkehrssicherheit, Lärmschutz und Lebensqualität in den Siedlungsgebieten mehrfach nachgewiesen und die Bevölkerung wünscht mehr Tempo 30. Eine Vereinfachung der Einführung von Tempo 30-Zonen reicht nicht. Aus diesem Grund soll aus Sicht der GRÜNEN neu innerorts generell 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit gelten. Dazu ist der Art. 4a Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung (VRV) zu ändern.

Bei der Signalisation «Carpooling» sind aus Sicht der GRÜNEN wichtige Anpassungen nötig. Mit der Öffnung des ansonsten dem ÖV und teilweise Veloverkehr vorbehaltenen Fahrbahnstreifens für Mitfahrgemeinschaften wird eine Kapazitätserweiterung und somit Mehrverkehr generiert, der ÖV ausgebremst und die Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr verringert. Die GRÜNEN lehnen dies ab und schlagen stattdessen die Anwendung der neuen Signalisation ausschliesslich auf bestehenden MIV-Fahrs Spuren vor. Zudem darf Carpooling beim ruhenden Verkehr nicht zu zusätzlichen Parkplätzen führen, sondern muss innerhalb des bestehenden Parkplatzangebots eingeführt werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Anpassung der Vorlage. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Balthasar Glättli
Präsident

Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

Grünliberale Partei Schweiz
Monbijoustrasse 30, 3011 Bern

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

Per E-Mail an: signalisationsverordnung@astra.admin.ch

24. Februar 2022

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Co-Generalsekretär, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

Stellungnahme der Grünliberalen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlage und den erläuternden Bericht zur Teilrevision der Signalisationsverordnung (Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling).

Unsere Stellungnahme können sie dem ausgefüllten Fragebogen auf den folgenden Seiten entnehmen.

Wir danken ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Bei Fragen dazu stehen ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, Nationalrätin Barbara Schaffner und Nationalrätin Katja Christ, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen
Parteipräsident



Ahmet Kut
Co-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: Grünliberale Partei Schweiz (GLP) Monbijoustrasse 30 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)	
	Die Grünliberalen begrüßen die vorgeschlagenen Änderungen. Tempo 30 auf Strassen im Siedlungsbereich ist wirksam: Es bringt mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität und weniger Lärm. Diese Vorteile wurden durch Forschungsberichte dokumentiert. Nach Berechnungen der BFU liesse sich die Zahl der Unfallopfer durch die Einführung von Tempo 30 mindestens halbieren. Bei Tempo 50 ist der Anhalteweg doppelt so lang wie bei Tempo 30. Je höher das Tempo ist, umso weniger Zeit hat man für die Informationsaufnahme und umso gefährlicher ist die Wucht eines Aufpralls. Tempo 30 erhöht somit die Sicherheit,		

	<p>die Lebensqualität und ermöglicht die Koexistenz von motorisiertem-, Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>Der Fahrplan des öffentlichen Verkehrs soll durch Tempo 30 nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Die Verkehrsbetriebe sind bei einer grossflächigen Einführung von Tempo 30 einzubeziehen.</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)
	<p>Die Grünliberalen begrüßen die Änderung von Art. 108 Abs. 4bis E-SSV.</p> <p>Dies erleichtert die Einführung von Tempo-30-Zonen und entlastet die Gemeinden (weniger Bürokratie).</p>	<p>Art. 2a Abs. 5 ist zu streichen.</p> <p><u>Begründung:</u> Ortsdurchfahrten im ländlichen Raum werden voraussichtlich als verkehrsorientierte Strassen klassifiziert. Dennoch soll es möglich sein, darauf Tempo-30-Zonen einzurichten. Dafür soll wie bisher ein Gutachten erforderlich sein.</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 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)
	<p>Die Grünliberalen sind einverstanden mit der Einführung eines speziellen Symbols für Mitfahrgelegenheiten/Carpooling.</p> <p>Carpooling ist grundsätzlich zu unterstützen, da es Verkehrsteilnehmer bevorzugt, die nicht allein unterwegs sind, was ressourcenschonender ist.</p>	<p>Der Erlasstext ist gemäss den nebenstehenden Bemerkungen anzupassen</p>

	<p>Carpooling sollte aber auf die Autobahnen (Pannestreifenbenutzung während Hauptverkehrszeit) und auf spezifischen Achsen beschränkt sein. Eine grossflächige Ausdehnung dieser Möglichkeiten wäre hingegen wenig zielführend, da der öffentliche Verkehr zu stark eingeschränkt bzw. blockiert werden könnte.</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>Dieser Vorschlag ist schwierig umsetzbar. Es ist keine sinnvolle Kontrolle dieser Massnahme vorstellbar. Ausserdem fördert dies eher das Verkehrsaufkommen, anstatt dieses effizienter zu machen und zu reduzieren.</p>		

Elektronisch an:

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 22. Februar 2022

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

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage.
Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP Schweiz lehnt die vorliegende Teilrevision der Signalisationsverordnung ganzheitlich ab. Obwohl Parlament, Stände und Volk bereits im Jahr 2001 mit der überdeutlichen Ablehnung der Volksinitiative «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)» sich klar gegen die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen ausgesprochen haben, will der Bundesrat die entsprechenden Hürden ein weiteres Mal senken. Einmal mehr handelt der Bundesrat und im speziellen das Departement von Bundesrätin Simonetta Sommaruga ohne Auftrag und nach eigenem Gusto - entgegen dem Willen von fast 80 Prozent der Stimmbevölkerung sowie sämtlicher Stände.

Fragwürdiges Auftragsverständnis und Dringlichkeitsbewertung durch das UVEK

Das UVEK begründet sein Handeln einerseits mit der zunehmenden Verbreitung von 30er-Zonen in der Schweiz. Allerdings ist diese Verbreitung erst durch die stetige Senkung der Hürden zur Einführung von 30er-Zonen - entgegen dem deutlichen Volksverdikt - zustande gekommen. Andererseits wird auf verschiedene parlamentarische Vorstösse verwiesen und damit ein Bedürfnis respektiv gar ein Handlungsauftrag begründet. Verschwiegen wird jedoch, dass diese Vorstösse ausschliesslich aus der links-grünen Ecke der politischen Landschaft kommen und darüber hinaus die meisten dieser Vorstösse dem Bundesrat keinen Auftrag erteilen.

Der einzige vom UVEK angeführte Vorstoss, der dies tatsächlich möchte (Mo. Schlatter [20.4134](#)), wurde vom Parlament noch gar nicht behandelt, weshalb auch keine Handlungsaufforderung vom Parlament an den Bundesrat vorliegt. Mehr noch: Eine parlamentarische Initiative (Pa.Iv. [21.441](#) Suter), welche die Geschwindigkeit innerorts generell auf 30 km/h begrenzen wollte, wurde gerade erst in der Wintersession 2021 vom Nationalrat mit einer Dreiviertelmehrheit abgelehnt. Nichtsdestotrotz wird das UVEK und Frau Bundesrätin Sommaruga einmal mehr von sich aus aktiv und schiebt fadenscheinige Begründungen vor. Aus Sicht der SVP sollte sich das UVEK auf tatsächlich vorliegende Aufträge und um entsprechend dringliche Projekte kümmern (wie beispielsweise der dringend notwendige Ausbau der Nationalstrassen oder der Ausbau der nördlichen NEAT-Zubringerstrecken auf deutscher und französischer Seite), anstatt selbst Aufgaben zu kreieren.

Massnahmen des UVEK sind kontraproduktiv für Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit

Die zunehmend forcierte Einführung von 30er-Zonen, selbst wenn dies auf siedlungsorientierten Strassen erfolgt, führt nicht zwingend zu einem besseren Verkehrsfluss, sondern birgt vielmehr das Risiko von Rückstaus auf verkehrstragenden Strassen. Zudem werden in 30er-Zonen in der Regel die Fussgängerstreifen entfernt, abgesehen von einigen begründeten Ausnahmen, was bei Verkehrsteilnehmenden regelmässig zu Unsicherheit in Bezug auf das Vortrittsrecht und somit zu einer Reduktion der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden insgesamt führt. Dies kann weder im Interesse der Anwohner noch im Interesse der Gemeinden sein, auch nicht unter dem Gesichtspunkt von Lärm- und Umweltemissionen. Aus diesem Grund ist ein weiterer Abbau der Hürden zur Einführung solcher Zonen, zum Beispiel durch den Verzicht auf die Erstellung eines Gutachten oder die Erweiterung des Katalogs von rechtfertigenden Einführungsgründen, welche einen enormen Interpretationsspielraum ermöglichen (bspw. Einführung einer 30er-Zone zwecks Verbesserung der «Lebensqualität») ergänzend zum bestehenden Kriterium der Verkehrssicherheit, mit aller Deutlichkeit abzulehnen.

Darüber hinaus soll durch die Einführung neuer Verkehrssymbole zwecks Privilegierung von Fahrgemeinschaften der Schweizer «Schilderwald» noch weiter ausgebaut werden. Das verbessert weder die Verkehrssicherheit, noch steigert es die Effizienz der Strassenbenützung, ganz im Gegenteil: Aufgrund der zunehmenden Unübersichtlichkeit und der zunehmenden Komplexität der Verkehrsführung würden beide Aspekte unter der Einführung eines speziellen Symbols für «Mitfahrgemeinschaften» erheblich leiden. Dies ist beispielsweise bei der Relativierung von Fahrverboten mit einer Ausnahmeregelung für Fahrgemeinschaften der Fall.

Des Weiteren würde durch die Benutzung von exklusiven Spuren des öffentlichen Verkehrs (beispielsweise Busspuren) durch Fahrgemeinschaften auch der öffentliche Verkehr behindert, wie dies bereits in verschiedenen Städten aufgrund der Nutzung durch Fahrräder der Fall ist. Dies ist weder im Interesse der Nutzer des Individualverkehrs noch im Interesse der Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel. Bei der geplanten Deklaration von Parkierflächen exklusiv für Fahrgemeinschaften verortet die SVP einen weiteren verdeckten Vorwand für die ideologisch getriebene Aufhebung zusätzlicher Parkflächen, um so zu versuchen, den motorisierten Individualverkehr vollständig aus den Zentren zu verbannen.

Darüber hinaus stellt sich aus Sicht der SVP auch die Frage der konkreten Umsetzung von Kontrollen. Wie soll in der Praxis kontrolliert werden, dass entsprechend gekennzeichnete Parkplätze ausschliesslich von Fahrgemeinschaften genutzt werden? Gemäss dem erläuternden Bericht des Bundesrates müsste überwacht werden, dass die Benutzer solcher Parkfelder sowohl bei der Zu- als auch bei der Wegfahrt mit der geforderten Anzahl Personen besetzt sind. Dies dürfte in der Praxis kaum umsetzbar sein. Es zeigt auch, die unsinnige Prioritätenpolitik des Bundesrates: Er will eine Parkplatzüberwachung einführen, während an den Landesgrenzen die illegale Wirtschaftsmigration praktisch ungehindert vonstatten geht. Zudem ist es aus Sicht der SVP überaus fragwürdig, «Carpooling» schweizweit einführen zu wollen, obwohl die Versuche in Genf und im Tessin schlicht nicht aussagekräftig sind, geschweige denn einen eindeutigen Schluss zulassen, wie der Bundesrat dies in seinem erläuternden Bericht überdies selbst festhält.

Die SVP lehnt die Teilrevision der Signalisationsverordnung und damit verbunden eine weitere Aufweichung der Hürden zur Einführung von Tempo-30-Zonen sowie die Einführung eines Symbols für «Mitfahrgemeinschaften» und die entsprechenden Privilegien vollständig ab.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat



Per Mail an: signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 25. Februar 2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung – Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand dieses Begleitbriefes und anhand des Fragebogens im separaten Word-Dokument gerne nutzen.

Grundzüge der Vorlage

- **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.
- **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.
- Die Vorlage sieht Änderungen in folgenden zwei Verordnungen vor:
 - Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen ([SR 741.213.3](#))
 - Signalisationsverordnung (SSV; [SR 741.21](#))

Stellungnahme SP Schweiz

I) Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Allgemeine Rückmeldungen zu I)

- **Die SP Schweiz begrüsst die vorgeschlagenen Erleichterungen für die Einführung von Tempo-30- und Begegnungszonen.** Tempo 30 erhöht die Sicherheit und die Lebensqualität, senkt die die Lärmbelastung und ermöglicht die Koexistenz von motorisiertem- mit Fuss- und Veloverkehr. Denn 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. Aus Erfahrungen ist bekannt, dass bei einer flächigen Umsetzung von Tempo 30 die Geschwindigkeitslimite besser eingehalten wird; es werden dadurch weniger bauliche Massnahmen erforderlich.

- **Es besteht allerdings noch eine Unklarheit in Hinsicht auf die Begegnungszonen auf verkehrorientierten Strassen (siehe unten bei SSV Art. 1 Abs. 9):** Die sprachliche Unterscheidung zwischen «verkehrorientierten» und «nichtverkehrorientierten» (bzw. «siedlungsorientierten») Strassen ist nicht in jedem Fall klärend. So ist es im dicht bebauten Siedlungsraum nicht immer trivial, diese Einteilung auf Basis des realen Verkehrsaufkommens einer Strasse, welches sich über die Zeit verändern kann, zu machen.
- Zudem besteht unseres Erachtens **Anpassungsbedarf auf Gesetzesebene, um die zweckmässige Anwendung von Tempo 30 grossflächig zu erlauben** – also auch auf verkehrorientierten Strassen.

Rückmeldungen zu einzelnen Artikel zu I)

SSV Art. 1 Abs. 9

⁹ Verkehrorientierte Strassen sind Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und Bestandteile des übergeordneten Netzes sind.

- Wie bereits erwähnt besteht eine Unklarheit betreffend Begegnungszonen. Diese kommen heute auch auf verkehrorientierten Strassen zum Einsatz und haben sich dort bewährt (z.B. im Umfeld von Bahnhöfen, Schulen oder auf Verkehrsknoten mit einem hohen Anteil des Fussverkehrs). Die rechtlichen Umstellungen und die Aufnahme der Definition der «verkehrorientierten Strassen» dürfen unseres Erachtens aber 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 verkehrorientierten Strassen realisiert werden können (siehe Antrag 1 im Fragebogen).**

SSV Art. 2a Abs. 5 und 6

⁵ Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf ~~Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter~~ nicht verkehrorientierten Nebenstrassen zulässig.

⁶ Wird auf einem ~~Hauptstrassenabschnitt~~ Abschnitt einer verkehrorientierten Strasse auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt ~~ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet)~~ in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.

- Die Erleichterungen für Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrorientierten Strassen sind ein wichtiger Zwischenschritt für mehr Sicherheit und Lebensqualität in den Dörfern, Städten und Agglomerationen. In Art. 2a Abs. 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. **Die SP Schweiz begrüsst deshalb diese Aufhebung.**
- **Aber auch auf verkehrorientierten Strassen besteht Handlungsbedarf.** Aktuelle Forschungsarbeiten sowie Erfahrungen im Ausland zeigen, dass Tempo 30 auf verkehrorientierten Strassen ein zweckmässiges und kostengünstiges Instrument ist, um die drängenden Sicherheits- und Lärmdefizite zu beheben. Zudem vermag Tempo 30 – aufgrund des verstetigten Verkehrsflusses – auch die Funktion des übergeordneten Strassennetzes sehr gut zu erfüllen. Weil sich auf verkehrorientierten 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 verkehrorientierten Strassen) grossflächig erlauben (siehe Antrag 2 im Fragebogen).**
- Dieser Paradigmenwechsel verfolgt auch die EU: 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 begrüsst die SP Schweiz die Aufhebung der Einschränkung gemäss Abs. 6,** wonach Hauptstrassenabschnitte bisher nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden konnten. Dass ein Tempo-30-Abschnitt auf einer verkehrorientierten Strasse regelmässig in die Tempo-30-Zone einbezogen

werden soll, wenn eine solche angrenzend vorhanden ist (siehe S. 4 im erläuternden Bericht) ist einfacher für die Signalisation und klarer für die Strassenbenutzer. Es ist daher richtig, diese Praxis als Regel zu beschreiben.

SSV Art. 108 Abs. 4^{bis} (neu)

^{4bis} In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Art. 3.

Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen Art. 3

Art. 3 Gutachten → aufgehoben

Das Gutachten nach Artikel 32 Absatz 44 SVG, welches in Artikel 108 Absatz 4 SSV näher umschrieben wird, ist ein Kurzbericht und umfasst namentlich:

a. ... [...]

- 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 Tempo 30 die Sicherheit im Wohnquartier erhöht und die Umweltbelastung reduziert werden kann, war ein unnötiger Aufwand für eine offensichtliche Sachlage. **Wir begrüßen es sehr, dass die Gemeinde und Bewilligungsbehörde nun mehr Ermessensspielraum erhalten, Tempo 30 oder eine Begegnungszone auf nichtverkehrsorientierten Strassen aufgrund der örtlichen Verhältnisse und Bedürfnissen anzuordnen.**

II) Carpooling

- **Grundsätzlich begrüßen wir die Absichten des Bundes, die Verkehrs- und Umweltbelastung durch entsprechende Massnahmen (Einführung der Signalisation Carpooling) 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 vorgeschlagenen Umsetzung.
- Die Mitbenutzung der Busspur durch die Mitfahrgemeinschaften könnte zur Folge haben, dass der nachhaltige Verkehr von öV und Velos, denen diese Spuren momentan alleine vorbehalten sind, eingeschränkt wird. Hierzu braucht es unseres Erachtens unbedingt Pilotprojekte, um die Auswirkungen einer solchen Massnahme zu eruieren (siehe dazu z.B. die beiden Pilotprojekte aus Belgien: <http://mobilite.wallonie.be/news/deux-projets-pilotes-de-bandes-reservees-au-covoiturage>). Bis Resultate aus Pilotstudien vorliegen beantragt die SP Schweiz, vorübergehend den Art. 65 Abs. 15 zu streichen bzw. anzupassen (siehe 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 (siehe Antrag 4 im Fragebogen).**

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin



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: SP Schweiz / Theaterplatz 4 / 3011 Bern Claudia Alpiger: claudia.alpiger@spschweiz.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)
	Anmerkung zur Begrifflichkeit Der neu einzuführende Begriff «verkehrsorientiert» ist unseres Erachtens 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. Weiter sollte beachtet werden, dass im Rahmen der Überarbeitung der VSS-Normen die Aufhebung der Unterteilung nach siedlungs- und verkehrsorientiertem Strassenverkehrsnetz diskutiert wird. Hier wären übereinstimmende und sachdienliche Begrifflichkeiten zu begrüssen.	Antrag 1 Mit der neuen rechtlichen Grundlage muss es weiterhin möglich sein, dass Begegnungszonen (mit Gutachten) auch auf verkehrsorientierten Strassen realisiert werden können.

	<p>Anmerkung zu Begegnungszonen</p> <p>Die «Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» wurde unter anderem auch deswegen erlassen, damit aus den Wohnstrassen Begegnungszonen wurden. Im Gegensatz zu den Wohnstrassen können Begegnungszonen nicht nur im Wohnumfeld, sondern auch bei öV-Knoten, in Altstädten und Geschäftsbereichen eingesetzt werden. Je nachdem, wie der Begriffe «nicht verkehrorientiert» nun interpretiert wird, kann dies 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 verkehrorientierten Strassen einzuführen, wie dies bis anhin der Fall war und sich bewährt hat.</p>	
--	---	--

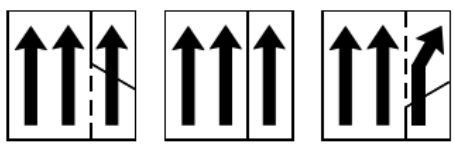
2.	Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Anordnung von Tempo-30-Zonen		
	Sind Sie einverstanden, dass zur Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen neu kein Gutachten mehr nötig ist (Art. 108 Abs. 4 ^{bis} E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	<p>Anmerkung zur Erleichterung Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen</p> <p>Die vorgeschlagenen Erleichterungen beschleunigen den Prozess und entlasten die Gemeinden. Bei flächiger Umsetzung von Tempo 30 wird die Geschwindigkeitslimite besser eingehalten und es sind dadurch weniger bauliche Massnahmen erforderlich.</p> <p>Anmerkung zum Handlungsbedarf auch auf verkehrorientierten Strassen</p> <p>Auch auf verkehrorientierten Strassen besteht Handlungsbedarf. Forschung und Erfahrungen zeigen, dass Tempo 30 auf verkehrorientierten Strassen ein zweckmässiges und kostengünstiges Instrument ist, um die drängenden Sicherheits- und Lärmdefizite zu beheben und dass Tempo 30 auch die Funktion des übergeordneten Strassennetzes sehr gut zu erfüllen vermag. Weil sich auf verkehrorientierten Strassen die Problematik von Unfällen, Lärm, fehlender Koexistenz und Attraktivi-</p>	<p><u>Antrag 2</u></p> <p>Anpassungen auf Ebene SVG, welche die zweckmässige Anwendung von Tempo 30 (auch auf verkehrorientierten Strassen) grossflächig erlauben.</p>	

	tätseinbusse der Ortszentren besonders akzentuiert, braucht es auf Ebene SVG entsprechende Anpassungen, welche die zweckmässige Anwendung von Tempo 30 grossflächig erlauben.	
--	---	--

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)
<p>Die SP Schweiz begrüsst die Absichten des Bundes, die Verkehrsüberlastung und Umweltbelastung durch entsprechende Massnahmen zu reduzieren. Wir fordern jedoch Anpassungen in der Ausgestaltung der Mitfahrgemeinschaften, insb. im städtischen Raum.</p> <p>Die Mitbenutzung der Busspur durch die Mitfahrgemeinschaften könnte zur Folge haben, dass der nachhaltige Verkehr von öV und Velos, denen diese Spuren momentan alleine vorbehalten sind, eingeschränkt wird. Hierzu braucht es unseres Erachtens unbedingt Pilotprojekte, um die Auswirkungen einer solchen Massnahme zu eruieren (siehe dazu z.B. die beiden Pilotprojekte aus Belgien: https://link.edgepilot.com/s/8272831b/bWozi-bouo0215fsslWL41Q?u=http://mobilite.wallonie.be/news/deux-projets-pilotes-de-bandes-reservees-au-covoiturage). Bis Resultate aus Pilotstudien vorliegen beantragt die SP Schweiz, vorübergehend den Art. 65 Abs. 15 zu streichen bzw. anzupassen (Antrag 3).</p> <p>Das Bilden von Fahrgemeinschaften (Carpooling) erhöht den Besetzungsgrad der Fahrzeuge und senkt die Fahrleistung. Die vorgeschlagenen Anwendungsorte der neuen Signalisation erhöhen jedoch die Verkehrskapazitäten (Fahrverbote) und beschneiden den förderungswürdigen nachhaltigen Verkehr (öV und Velo). Deshalb schlagen wir die Anwendung der neuen Signalisation auf bestehenden MIV-Fahrspuren und bei Pannestreifenum-</p>	<p>Antrag 3 <i>Art. 65 Abs. 15 ganz streichen</i></p> <p>Eventualantrag zu Antrag 3 <i>Art. 65 Abs. 15</i></p> <p>Die den Signalen «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01) <u>und</u> «Verbot für Motorwagen» (2.03) <u>und</u> «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.</p> <p>Antrag 4 <i>Art. 59 Abs. 2^{bis} (neu)</i></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> <div style="text-align: center;">  </div> <p>4.77.2</p>

	nutzungen (PUN) als Kontingenzierungs-massnahme vor. Das Carpooling soll eine Voraussetzung für die PUN-Nutzung sein.	
--	---	--

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 begrüßen ein Parkplatzangebot für Mitfahrgemeinschaften – auch wenn die Kontrolle äusserst schwierig sein wird. Es gilt 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 ausgeschrieben werden.</p>	

Département fédéral de
l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication
3003 Béné

Par email à : signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Berne, le 26 janvier 2022

Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière, simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage – Prise de position de l'Association des Communes Suisses

Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 10 novembre 2021, vous nous avez soumis l'objet en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1600 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

L'ACS salue la proposition du Conseil fédéral de simplifier le processus administratif d'introduction de zones 30. Actuellement, de nombreux travaux sont en cours pour implémenter des zones 30 en localité. Un allègement des conditions d'instauration important permettra aux communes souhaitant faire usage de cet instrument d'en jouir sans lourde entrave administrative. Actuellement, l'autorité compétence ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après expertise. Le Conseil fédéral propose que l'aménagement de zones soit soumis aux prescriptions générales en matière de réglementation et restrictions du trafic. Il en découle une simplification importante de la procédure en renonçant à la réalisation de fastidieuse expertise.

L'ACS soutient sur le principe la possibilité de mise en place de signalisation spécifique permettant aux véhicules transportant plusieurs personnes d'emprunter des voies de circulation interdites aux autres véhicules ainsi que l'introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules en stationnement. Les expérimentations ayant eu lieu dans les cantons de Genève et du Tessin n'ont pas permises de démontrer les effets évidents de ces tests étant donné que l'évolution du trafic a été fortement impactée par les mesures de lutte contre la Covid-19. Cet outil de gestion du trafic reste toutefois intéressant pour les communes souhaitant promouvoir le covoiturage. Toutefois, la mise en œuvre de cet instrument ne doit pas entraîner de lourde charge administrative notamment en matière de coordination entre communes et cantons. Les questions sécuritaires, notamment l'usage multiple de la chaussées réservées aux bus doivent être prise en compte dans ce processus.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Zusammenfassung

Der SGV begrüsst den Vorschlag des Bundesrates, die Einführung von Tempo-30-Zonen zu vereinfachen. Die beantragte Neuregelung ermöglicht eine deutliche Vereinfachung des Verfahrens, da auf zeitraubende Gutachten verzichtet werden kann. Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wird somit für Gemeinden, die von diesem Instrument Gebrauch machen wollen, erleichtert.

Der SGV unterstützt grundsätzlich die mit der Vorlage geschaffene Möglichkeit für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling). Fahrgemeinschaften können zur Verringerung der Verkehrsüberlastung beitragen. Dafür muss vor Ort eine Interessenabwägung stattfinden können. Die Nutzung dieser Möglichkeit soll weiterhin freiwillig bleiben. Die Umsetzung dieses Instruments darf nicht zu einem hohen Verwaltungsaufwand führen, insbesondere was die Koordination zwischen Gemeinden und Kantonen betrifft. Sicherheitsaspekte wie die Mehrfachnutzung von Busfahrbahnen durch öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder und manchmal auch Taxis und Carsharing-Autos müssen in diesem Prozess berücksichtigt werden.

Association des Communes Suisses

Le président

Le directeur



Hannes Germann
Conseiller aux États

Christoph Niederberger

Copies à:

Union des villes suisses, Berne

Groupement suisse pour les régions de montagne, Berne



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC

Par courriel:

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Berne, le 22 février 2022

Consultation sur la 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,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière portant sur le covoiturage et la simplification de l'introduction de zones 30. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

Les zones 30 sont très appréciées, non seulement par les habitants des villes, mais également par les personnes qui s'y rendent fréquemment ou ponctuellement. La réduction de la vitesse maximale de circulation permet d'abaisser sensiblement le niveau de bruit, ce qui revêt une importance toute particulière compte tenu de la volonté politique de densification de l'habitat (loi sur l'aménagement du territoire). Les zones 30 permettent également de réduire la fréquence des accidents et, lorsque ces derniers ont tout de même lieu, d'amoindrir leur gravité. En outre, elles fluidifient le trafic, puisque feux de signalisation et autres obstacles deviennent superflus.

Position sur la proposition de révision

Zones 30

Dans les grandes lignes, l'UVS soutient la révision proposée, à savoir que l'instauration de zones 30 ne soit soumise qu'aux prescriptions générales en matière de réglementations et restrictions du trafic. Les villes invitent toutefois le Conseil fédéral à revoir la nomenclature utilisée : en effet, dans un contexte de densification du bâti urbain, une distinction entre « routes d'intérêt local » et « routes affectées à la circulation générale » n'est plus pertinente, ces dernières n'existant de fait plus dans le



paysage urbain. Une délimitation plus claire doit être retenue, une option étant la reprise des nouvelles normes VSS (40 040, 40 042, 40 043), soit « réseau de base » et « réseau complémentaire ». Plusieurs villes proposent par ailleurs de prendre comme références les plans directeurs cantonaux ou communaux. Une minorité d'entre elles se prononce pour un retournement du principe de base en matière de limitation de vitesse : 30 km/h devrait devenir la norme, avec la possibilité de relever à 50 km/h la vitesse maximale sur certains axes.

L'UVS accueille favorablement la levée de l'obligation de réaliser une expertise avant d'instaurer une zone 30. Les autorités connaissent parfaitement les réalités locales et les zones 30 sont aujourd'hui largement acceptées par la population. Dans ces conditions, devoir systématiquement commander une expertise n'apporte aucune plus-value et alourdit la procédure.

Co-voiturage

Les villes ne sont pas fondamentalement opposées à l'introduction d'un symbole pour le covoiturage, elles considèrent toutefois que son utilité serait très limitée en milieu urbain. Le choix de son utilisation doit dans tous les cas revenir aux autorités de signalisation. Par ailleurs, il est pour l'UVS exclu d'ouvrir aux véhicules privés les voies réservées actuellement aux bus. Cette mesure porterait préjudice à l'attractivité des transports publics : création d'embouteillages, multiplication des retards, etc. En outre, accorder un privilège aux véhicules présentant un taux d'occupation élevé pourrait rendre le trafic individuel motorisé plus attrayant pour les familles, ce qui engendrerait un report non-souhaitable des transports publics vers la voiture. L'UVS doute également de l'applicabilité des mesures de contrôle du nombre de passagers dans les véhicules privés.

L'UVS est en revanche très sceptique quant à la création d'un symbole « Covoiturage » pour les véhicules en stationnement. Si l'intention derrière cette mesure est louable, sa mise en œuvre ne semble pas réaliste. En effet, seuls des contrôles automatiques par vidéo permettraient de surveiller le nombre de personnes se trouvant à bord du véhicule, une démarche disproportionnée et délicate sur le plan de la protection des données.

Propositions d'amendement

Nous demandons donc la modification suivante :

- ▶ **Art. 65, al. 15 OSR:** biffer 'et «Chaussée réservée aux bus » (2.64)'

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.



Union des villes suisses

Président

Kurt Fluri, Conseiller national

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses



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 :

<input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Union des villes suisses (UVS) Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern
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)
	<p>L'UVS est favorable à une procédure facilitée pour l'instauration de zones 30. La proposition faite dans le cadre de cette consultation est un pas dans la bonne direction.</p> <p>La nomenclature retenue - « routes d'intérêt local » et « routes affectées à la circulation générale » - doit toutefois être revue, car elle n'est plus d'actualité. Une délimitation plus claire doit être reprise : les options avancées par les villes comprennent les plans directeurs des cantons et communes, ou encore la nomenclature proposée dans les nouvelles normes VSS (40 040, 40 042, 40 043), à savoir « réseau de base » et « réseau complémentaire ».</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 checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		
	Renoncer à la réalisation d'une expertise pour l'instauration de zones 30 permettra d'alléger sensiblement les procédures. Les zones 30 étant très bien accueillies par la population et les autorités disposant d'excellentes connaissances des réalités locales, cette renonciation est la bienvenue.		

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)		
	L'UVS salue l'intention du Conseil fédéral, elle souligne toutefois que ce nouveau symbole ne trouvera pas d'utilisation en milieu urbain. L'UVS n'est pas opposée à ce que les régions intéressées – avant tout les postes frontalières – puissent avoir recours à ce nouveau symbole. Elle rejette en revanche la possibilité d'ouvrir les voies réservées au bus au co-voiturage, cette mesure ne pouvant être mise en œuvre qu'au détriment des transports publics.		Art. 65, al. 15 OSR: biffer « et «Chaussée réservée aux bus » (2.64) »

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)
	<p>Si l'intention est bonne, une mise en œuvre de cette mesure (contrôles vidéo, protection des données) n'est pas réaliste.</p> <p>S'il est très peu probable que des villes aient recours à cette mesure, l'UVS n'est en revanche pas opposée à ce que cette signalisation puisse être utilisée là où les autorités l'estiment adéquate.</p>	



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)

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

Per E-Mail an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

25. Februar 2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2020 haben Sie uns eingeladen, zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft bündelt economiesuisse die Interessen von rund 100'000 Unternehmen mit etwa 2 Mio. Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelunternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem hochwertigen, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Gesamtverkehrssystem interessiert, in dem Personen und Güter verlässlich und effizient transportiert werden können.

Mit der vorgeschlagenen Verordnungsanpassung sollen einerseits die Hürden für die Einführung von Tempo 30 sinken, indem die Notwendigkeit eines Gutachtens entfällt. Neben siedlungsorientierten Strassen wären davon faktisch auch gewisse verkehrsorientierte Strassen betroffen. Andererseits soll neu ein Symbol «Mitfahrgemeinschaften» in die Signalisationsverordnung aufgenommen werden. Dieses soll insbesondere dem allgemeinen Fahrverbot, dem Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden können, so dass Fahrgemeinschaften von diesen Beschränkungen ausgenommen werden. Weiter soll die Möglichkeit zum Einsatz der Carpooling-Signalisation im Parkraum-Management geschaffen werden.

economiesuisse steht den Anpassungsvorschlägen insgesamt ablehnend gegenüber. Die Erreichbarkeit von Ortszentren, die Ver- und Entsorgung sowie der generelle Verkehrsfluss sind für die Wirtschaft entscheidende Leistungen des Verkehrssystems. Beide Massnahmen zielen eher auf eine Verkehrsvermeidung oder -verdrängung ab und leisten somit keinen Beitrag zu Erreichbarkeit, Verkehrsfluss und zur eingangs erwähnten Zielsetzung für das Gesamtverkehrssystem. Dem Gewerbe- und Güterverkehr wird in der Vorlage ausserdem kaum Beachtung geschenkt. Er droht einmal mehr durch Massnahmen im Personenverkehr benachteiligt zu werden.

In der differenzierten Betrachtung überzeugen beide Massnahmen aus weiteren Gründen nicht:

Erleichterte Einführung von Tempo 30

- Eine zu erwartende Ausweitung von Tempo 30-Zonen gefährdet die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems, da sie unerwünschten und unkoordinierten Eingriffen in die Netzhierarchie Vorschub leisten. So würde es bspw. mit den angedachten Anpassungen einfacher, auch Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassenabschnitten einzuführen. Umgekehrt könnte Tempo 30 auf diesen Abschnitten später wiederum deren Verkehrsorientierung in Frage stellen und zusätzliche Auflagen nach sich ziehen. Eine solche Entwicklung wird durch den heutigen, ausgewogenen Prozess weitestgehend vermieden.
- Die vereinfachte Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassenabschnitten kann zu Ausweichverkehren in angrenzende Quartiere führen, wodurch neue lokale Belastungen entstehen. Dies ist im Vergleich zur Kanalisierung des Verkehrs in der heutigen Netzhierarchie eindeutig die schlechtere Variante.
- Temporeduktionen können situativ Vorteile mit sich bringen, sind aber kein Allheilmittel gegen die externen Effekte der Mobilität. Die derzeitige Regelung hat sich bewährt und führt zu einer fundierten Auseinandersetzung mit den situativen Vor- und Nachteilen von Tempo 30. Diese institutionalisierte Abwägung verschiedener Interessen ist entscheidend und sollte auch künftig beibehalten werden.
- Der Handlungsbedarf ist mit Abklärungsaufträgen sowie noch nicht behandelten oder abgeschriebenen parlamentarischen Vorstössen ungenügend begründet. Es gibt zurzeit keinen parlamentarischen Auftrag zur Generalisierung von Tempo 30.

Einführung einer Signalisation für «Mitfahrgemeinschaften»

- economiesuisse sieht im «Carpooling» zwar Potential für eine effizientere Nutzung bestehender Infrastrukturen, das man ausschöpfen sollte. Da der Vorschlag einer neuen Signalisation jedoch nicht in ein klares Konzept eingebettet und mit wissenschaftlichen Erkenntnissen untermauert wird, ist er aus unserer Sicht zu wenig ausgegoren. Das Risiko ist gross, dass unter diesen unklaren Rahmenbedingungen ein politischer Missbrauch der Signalisation stattfindet, etwa durch gezielte Kapazitätseinschränkungen im Strassenverkehr. Dies würde wiederum die für die Wirtschaft wichtige Erreichbarkeit der Ortszentren und den Verkehrsfluss beeinträchtigen.
- Im Parkraum-Management unseres Erachtens ebenfalls ein erhebliches Missbrauchsrisiko einer neuen Signalisation ohne klare Rahmenbedingungen. Darüber hinaus darf ernsthaft bezweifelt werden, ob Bevorzugungen von Fahrgemeinschaften beim Parkieren nah an der Lebensrealität der Bevölkerung sind und ob sich diese mit verhältnismässigem Aufwand kontrollieren und vollziehen lassen.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Dieser Stellungnahme beiliegend finden Sie den ausgefüllten Fragebogen. Gerne stehen wir bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer
Projektleiter Infrastrukturen

- Beilage erwähnt



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: economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen Hegibachstrasse 47 8032 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)

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 checked="" 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)



Bundesamt für Strassen ASTRA
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 21. Februar 2022 sgv-KI/ap

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 10. November 2021 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, sich zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling zu äussern. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

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.

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.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt die Vorlage ab und begründet das wie folgt:

Gutachten bei Tempo-30-Zonen

Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, der aufgehoben werden soll, schreibt unter anderem vor, dass das Gutachten einen Übersichtsplan mit der Strassenhierarchie einer Ortschaft (lit. b), eine Beurteilung der bestehenden oder absehbaren Sicherheitsdefizite und der Massnahmen zu deren Behebung (lit. c) sowie Messungen des aktuellen Geschwindigkeitsniveaus (lit. d) enthalten muss. Für den Schweizerischen Gewerbeverband sgv ist die erstmalige

Dokumentation dieser Punkte für die korrekte und risikofreie Umsetzung einer Tempo-30-Zone unerlässlich. Sie dient auch als Referenz für die spätere Kontrolle der Wirksamkeit der Massnahmen (Art. 6 der Verordnung), die im Revisionsentwurf beibehalten wird.

Die Aufhebung der Begründungspflicht durch ein Gutachten wird zur Folge haben, dass «flächendeckend» Tempo 30, wie das die Städte Zürich und Winterthur im Sommer 2021 bereits angekündigt haben und in den nächsten Jahren umsetzen werden, zum Standard der rot-grün regierten Städte wird mit all seinen negativen Auswirkungen. Der öffentliche Verkehr wird verlangsamt und dadurch weniger attraktiv. Die Strategie «flächendeckend» Tempo 30 einzuführen, widerspricht der Strategie der Kanalisierung des Verkehrs auf die Hauptachsen. Es geht nicht mehr darum, den Verkehr möglichst hindernisfrei auf den Hauptachsen abwickeln zu können, sondern es geht darum, ihn mit einem rigiden Tempo-30-Regime möglichst ganz aus der Stadt rauszuhalten.

Tempo-30-Zonen beschränken sich nicht auf das blosses Aufstellen von Verkehrsschildern, sondern bilden ein räumliches Projekt, das den Zielen der Verkehrsberuhigung, der Verringerung der Umweltbelastung und der Verbesserung der Lebensqualität gerecht wird. Tempo 30 hat bauliche Massnahmen zur Folge. Sei das die Verengung der Fahrbahn, der Einbau von «Berliner Kissen», ein Abbau der Anzahl Fahrspuren oder die Errichtung von Strassenpfosten aller Art, erklärtes Ziel dieser Massnahmen sind Verlangsamung des Verkehrs, Lärmschutz und die Veränderung des Modalsplits. Gerade für grosse, schwere Fahrzeuge, die z. B. Baustellen beliefern müssen, können bauliche Hindernisse zur Folge haben, dass Lieferwege länger und komplizierter werden. Flächendeckendes Tempo 30 wird unweigerlich zu längeren Lieferzeiten und mehr Stau führen. Die Anwohnerinnen und Anwohner haben deswegen nicht unbedingt weniger Lärm. Örtliche Brems- und Beschleunigungsmanöver infolge baulicher Hindernisse verursachen eher mehr Lärm und mehr Umweltbelastung.

Tempo 30, begleitet von baulichen Massnahmen, hat auch Folgen für die Blaulichtorganisationen und vor allem für den Rettungsdienst in lebensbedrohlichen Situationen, in denen jede Minute zählt oder für die Feuerwehr, welche mit schwerem Gerät und mehreren Fahrzeugen (TLF, Drehleiter etc.) zu einem Einsatzort ausrücken muss. Politische Vorstösse auf kantonaler und kommunaler Ebene zeigen das zur Genüge.

Carpooling

«Carpooling» beinhaltet für den sgv ein gewisses Potential für eine effizientere Nutzung bestehender Infrastrukturen, wäre aber bei einer Umsetzung auf jeden Fall auf den Verkehr in den Innenstädten zu beschränken. Die Busspuren in den Innenstädten soll auch von Taxis und Reisebussen benutzt werden können. Eine Ausdehnung auf die Nationalstrassen und auf den ruhenden Verkehr (Parkplatzbevorzugung) lehnt der sgv ab. Bereits heute betreiben die Städte Parkplatzabbau. Wenn bestehende Parkplätze nun für Fahrgemeinschaften auch noch zweckgebunden werden sollen, verknüpft sich das Angebot für die Allgemeinheit und das Gewerbe noch mehr. Zudem stellt sich die Frage, wie die Fahrgemeinschaft im ruhenden Verkehr überhaupt kontrolliert werden soll.

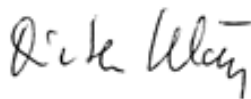
Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Dieter Kläy
Ressortleiter



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: Dieter Kläy und Michèle Lisibach, c/o Schweizerischer Gewerbeverband sgV, Schwarztorstrasse 26, 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 Aufhebung der Begründungspflicht durch ein Gutachten wird zur Folge haben, dass «flächendeckend» Tempo 30, wie das die Städte Zürich und Winterthur im Sommer 2021 bereits angekündigt haben und in den nächsten Jahren umsetzen werden, zum Standard der rot-grün regierten Städte wird mit all seinen negativen Auswirkungen. Der öffentliche Verkehr wird verlangsamt und dadurch weniger attraktiv. Die Strategie «flächendeckend» Tempo 30 einzuführen, widerspricht der Strategie der Kanalisierung des Verkehrs auf die Hauptachsen. Es	

	<p>geht nicht mehr darum, den Verkehr möglichst hindernisfrei auf den Hauptachsen abwickeln zu können, sondern es geht darum, ihn mit einem rigiden Tempo-30-Regime möglichst ganz aus der Stadt rauszuhalten.</p> <p>Tempo-30-Zonen beschränken sich nicht auf das blosse Aufstellen von Verkehrsschildern, sondern bilden ein räumliches Projekt, das den Zielen der Verkehrsberuhigung, der Verringerung der Umweltbelastung und der Verbesserung der Lebensqualität gerecht wird. Tempo 30 hat bauliche Massnahmen zur Folge. Sei das die Verengung der Fahrbahn, der Einbau von «Berliner Kissen», ein Abbau der Anzahl Fahrspuren oder die Errichtung von Strassenpfosten aller Art, erklärtes Ziel dieser Massnahmen sind Verlangsamung des Verkehrs, Lärmschutz und die Veränderung des Modalsplits. Gerade für grosse, schwere Fahrzeuge, die z. B. Baustellen beliefern müssen, können bauliche Hindernisse zur Folge haben, dass Lieferwege länger und komplizierter werden. Flächendeckendes Tempo 30 wird unweigerlich zu längeren Lieferzeiten und mehr Stau führen. Die Anwohnerinnen und Anwohner haben deswegen nicht unbedingt weniger Lärm. Örtliche Brems- und Beschleunigungsmanöver infolge baulicher Hindernisse verursachen eher mehr Lärm und mehr Umweltbelastung.</p> <p>Tempo 30, begleitet von baulichen Massnahmen, hat auch Folgen für die Blaulichtorganisationen und vor allem für den Rettungsdienst in lebensbedrohlichen Situationen, in denen jede Minute zählt oder für die Feuerwehr, welche mit schwerem Gerät und mehreren Fahrzeugen (TLF, Drehleiter etc.) zu einem Einsatzort ausrücken muss. Politische Vorstösse auf kantonaler und kommunaler Ebene zeigen das zur Genüge.</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)
	Vgl. Begründung 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 Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA, bedingt	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	«Carpooling» beinhaltet für den sgv ein gewisses Potential für eine effizientere Nutzung bestehender Infrastrukturen, wäre aber bei einer Umsetzung auf jeden Fall auf den Verkehr in den Innenstädten zu beschränken. Die Busspuren in den Innenstädten soll auch von Taxis und Reisebussen benutzt werden können. Eine Ausdehnung auf Kantons- und Nationalstrassen lehnt der sgv wegen der Beschränkungen der Kapazitäten dieser Strassen ab.	Antrag: Taxis und Reiseautos sollen die Fahrspuren für Mitfahrgemeinschaften immer benutzen dürfen, und zwar unabhängig davon, ob sie leer (d. h. nur mit dem Fahrer besetzt, beispielweise auf einer Rückfahrt zum Standplatz/Firmenstandort im Anschluss an den Fahrgasttransport) oder mit einem, zwei oder mehr Passagieren besetzt sind.

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)
	Eine Ausdehnung auf den ruhenden Verkehr (Parkplatzbevorzugung) lehnt der sgv ab. Bereits heute betreiben die Städte Parkplatzabbau. Wenn bestehende Parkplätze nun für Fahrgemeinschaften auch	

	<p>noch zweckgebunden werden sollen, verknüpft sich das Angebot für die Allgemeinheit und damit auch für das Gewerbe noch mehr. Zudem stellt sich die Frage, wie die Fahrgemeinschaft im ruhenden Verkehr überhaupt kontrolliert werden soll.</p>	
--	---	--

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Brugg, 17. Februar 2022

Zuständig: Diane Gossin
Dokument: 20220209_Prise Position_Zones30.docx

Par courriel à :
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

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

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Dans votre courriel du 10 novembre dernier vous nous invitez à prendre position sur la consultation mentionnée en objet et vous en remercions.

De façon générale, nous soutenons pleinement la prise de position de l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture (ASETA) et émettons également des réserves concernant la révision susmentionnée. En effet, la volonté de simplifier la procédure d'introduction de nouvelles zones 30 peut se révéler être problématique du point de vue du trafic agricole. La création de nouvelles zones 30 va souvent de pair avec des mesures d'aménagement et de construction (îlots, etc.), lesquelles peuvent représenter un obstacle problématique au passage de certains engins agricoles (moissonneuses-batteuses, remorques de travail, etc.).

Ainsi, la simplification de l'introduction des zones 30 - sans examen approfondi de la situation comme le demande la révision - pourrait multiplier ces zones sans qu'elles ne soient toujours justifiées. Afin de palier à ce problème, nous demandons que la planification des zones 30 fasse encore l'objet d'une évaluation par des experts. Comme le spécifie l'article 2 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3), nous exigeons que les nouvelles zones 30 laissent la possibilité de passage à des véhicules de 3,5 m de large, et cela malgré des mesures de rétrécissement de la chaussée. A noter aussi que les chaussées rétrécies peuvent également poser un problème pour le passage des véhicules de secours

En vous remerciant de nous avoir consultés dans le cadre de ce dossier et en demeurant à votre entière disposition pour tout complément d'information, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Union suisse des paysans



Markus Ritter
Président



Martin Rufer
Directeur



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 :

Union suisse des paysans (USP)


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)	
	La planification des zones 30 doit continuer à faire l'objet d'une évaluation par des experts, notamment pour éviter que des mesures de construction/aménagement risquant d'entraver le passage des engins agricoles ne soient prises, quelle que soit la situation.		

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)
	Voir remarque ci-dessous.		

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)

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
zHd Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassennetze
3003 Bern

per Mail an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 7. Februar 2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung (Tempo 30 und Mitfahrgemeinschaften): Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung.

Der SGB befürwortet die vorgeschlagenen Verordnungsänderungen durchgehend.

Eine herabgesetzte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts erhöht nicht nur die Strassenverkehrssicherheit und den Verkehrsfluss, sondern sie vermindert auch die Lärmemissionen in Wohnquartieren ganz wesentlich. Unter Letzteren leidet heute vor allem der Schlaf der arbeitenden Bevölkerung. Insofern ist die mit dieser Verordnung vorgeschlagene Neuregelung zur erleichterten Einführung von **Tempo 30** ein sehr begrüßenswerter (wenn auch, alleine, noch nicht hinreichender) Schritt.

Die mit dieser Vernehmlassung ebenfalls vorgeschlagene Förderung von **Mitfahrgemeinschaften** durch deren mögliche Priorisierung auf gewissen Fahrsteifen und Parkplätzen begrüsst der SGB ebenfalls. Davon profitieren insbesondere auch Fahrgemeinschaften von PendlerInnen sowohl im Binnen- als auch im Grenzverkehr.

In diesem Sinne danken wir Ihnen herzlich für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär



**Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien
der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein**

**Communauté de Travail des Chefs des Polices de la
Circulation de la Suisse et de la Principauté du
Liechtenstein**

**Comunità di Lavoro dei Capi di Polizia della Circolazione
della Svizzera e del Principato del Liechtenstein**

Präsident
c/o Kantonspolizei Bern
Thomas Baumgartner
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Schermenweg 5
3001 Bern

031/638 60 75
pbtb@police.be.ch

Bern, 24. Februar 2022

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

UVEK
Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr und Kommunikation
3003 Bern

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

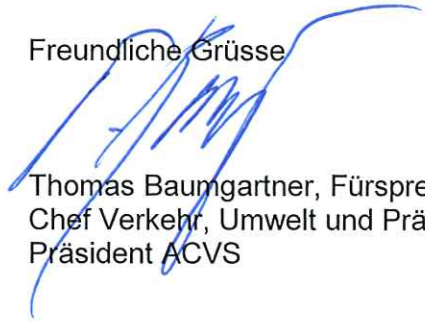
Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 10. November 2021 danke ich Ihnen namens der Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS) für die Möglichkeit zur Stellungnahme in rubrizierter Angelegenheit.

Die Mehrheit der Mitglieder der ACVS unterstützt die Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen auf n.b. siedlungsorientierten Strassen, vertritt jedoch aber klar die Haltung, dass auf die Einholung eines Gutachtens nicht verzichtet werden kann. Ich erlaube mir, zur Begründung auf die Ausführungen im beiliegenden Fragebogen zu verweisen.

Die Einführung von Carpooling im fahrenden wie auch im ruhenden Verkehr wird durch die ACVS als kritisch eingestuft und insbesondere aufgrund der praktischen Unmöglichkeit einer Kontrolle abgelehnt.

Ich danke Ihnen namens der ACVS für die Berücksichtigung der Ausführungen im Fragebogen.

Freundliche Grüsse



Thomas Baumgartner, Fürsprecher
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Präsident ACVS

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: ACVS Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein c/o Kantonspolizei Bern Thomas Baumgartner, Präsident ACVS Chef Verkehr, Umwelt und Prävention Schermenweg 5 3001 Bern thomas.baumgartner@police.be.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)	
	Dem Vorschlag, wonach die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen nicht mehr den qualifizierten Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 1 bis 3 SSV, sondern den allgemeinen Voraussetzungen von Art. 3 Abs. 4 SVG zu unterstellen sind, wird durch die ACVS mehrheitlich zugestimmt. Al-		

	<p>lerdings soll auf die Erstellung eines Gutachtens nicht verzichtet werden (vgl. Ausführungen bei Frage 2)</p> <p>Zudem ist es wichtig, dass bei Tempo-30-Strecken, auch wenn sie in Tempo-30-Zonen integriert werden, die Voraussetzungen von Art. 108 SSV sowie Art. 5 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3; nachfolgend UVEK-VO) weiterhin erfüllt sein müssen (inkl. sog. Torwirkung).</p> <p>Es ist darauf hinzuweisen, dass im vorgeschlagenen Wortlaut (Art. 1 Abs. 9 E-SSV) nur der Begriff "verkehrsorientierte Strassen" definiert wird. Der Begriff "siedlungsorientierte Strassen" ist, obwohl dieser im erläuternden Bericht explizit genannt wird, nirgends erklärt. Diesbezüglich müsste unseres Erachtens der Gesetzestext unter Art. 1 E-SSV entsprechend ergänzt werden, um Klarheit zu schaffen und künftige Auslegungsdifferenzen zu verhindern.</p>	<p>Art. 1 Abs. 10 ¹⁰Siedlungsorientierte Strassen sind Strassen, die....</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>Auf das Erstellen eines Gutachtens soll gemäss sehr deutlicher Mehrheit innerhalb der ACVS nicht verzichtet werden. Insbesondere sind weiterhin folgende Angaben zentral für die Verfügungsbehörde:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens-, und Wirtschaftsraum und Nutzungsansprüche. b. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau. c. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen. d. Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen. <p>Gemäss Art. 5 Abs. 3 der UVEK-VO sind zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit nötigenfalls weitere Massnahmen, wie das Festsetzen von Gestaltung- oder Verkehrsberuhigungselemente, zu ergreifen. Zudem sind nach Art. 6 UVEK-VO die Massnahmen spätestens nach einem Jahr zu</p>	<p>Art. 108 Abs. 4^{bis} E-SSV</p> <p>In Abweichung der Absätze 1 und 2 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Art. 3 Abs. 4 SVG.</p>

	<p>überprüfen und allenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen.</p> <p>Das Gutachten liefert heute wichtige Informationen für die Entscheidung, wo Massnahmen nötig sind, damit die Tempo- 30-Zone von den Fahrzeuglenkerinnen und – lenkern erkannt und auch eingehalten wird. Ohne Gutachten wird es für die für die Anordnung von Tempo 30 zuständige Behörde kaum möglich, vorgängig festzustellen, wo zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zusätzliche bauliche oder anderweitige Massnahmen notwendig sind. Solche Massnahmen erst später anlässlich der Nachkontrollen anzuordnen, würde sodann auf grosses Unverständnis bei der Bevölkerung stossen und wäre kaum praktikabel. Schliesslich ist das Gutachten als Entscheidungsgrundlage auch wichtig, um gegenüber der Bevölkerung die Anordnung von flankierenden Massnahmen begründen und bei möglichen Einsprachen/Beschwerden im Verfahren vertreten zu können.</p> <p>Auch die Auswirkungen einer Tempo-30-Zone auf den allenfalls vorhandenen öffentlichen Verkehr muss bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit, vor Anordnung einer Tempo-30-Zone, berücksichtigt werden. Somit kann auch aus diesem Grund nicht auf die Einholung eines Gutachtens, welches die entsprechenden Auswirkungen darlegt, verzichtet werden.</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 Mehrfachbesatzung 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>Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften kann an gewissen Stellen sinnvoll sein. Auf städtischem Gebiet hingegen sind priorisierte Fahrstreifen alleine schon aus Platzgründen kaum je umsetzbar.</p> <p>Aus polizeilicher Sicht ist die faktische Umsetzung und insbesondere die Kontrolle im Vollzug nicht praktikabel bzw. faktisch unmöglich.</p>		

	<p>Denkbar wäre allenfalls eine Überwachung oder Kontrolle des Verkehrs mit automatischen Kontrollmitteln. Dabei wäre aber der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu beachten.</p> <p>Zudem ist damit zu rechnen, dass eine solche Bevorzugung zu einer gesteigerten Attraktivität des motorisierten Privatverkehrs auf Kosten des öffentlichen Verkehrs führt. Dies ist nicht zielführend. Insbesondere eine Freigabe der Busspuren für Carpooling-Fahrzeuge ist abzulehnen.</p> <p>Würde die Bevorzugung trotzdem umgesetzt, müsste eine entsprechende Fahrspur mit einem eigenständigen Signal (Überkopfsignal) ausgeschildert werden.</p> <p>Um dem Verbot Nachachtung zu verschaffen, müsste des Weiteren das Nichtbeachten der Signalisation mit einer adäquaten Ordnungsbusse geahndet werden können.</p> <p>Fahrzeugen von Blaulichtorganisationen müsste sodann die Benützung dieser Carpool-Fahrstreifen immer – auch ohne Verwendung besonderer Signale – erlaubt sein.</p> <p>Aus diesen Gründen lehnt die ACVS diesen Vorschlag mit deutlicher Mehrheit ab.</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)	
	Wie auch die Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im Fahrverkehr ist die Signalisation im ruhenden Verkehr aus polizeilicher Sicht unmöglich zu kontrollieren. Dies insbesondere aufgrund der Tatsache, dass das Kriterium der Mitfahrgemeinschaft nur dann erfüllt ist, wenn sowohl <i>beim Zufahren als auch beim Wegfahren</i> die erforderliche Mindestanzahl an Passagieren gegeben ist. Auch hier ist das Missbrauchsrisiko gerade mit Blick auf die fehlende Kontrollmöglichkeit sehr hoch.		

	<p>Aus diesen Gründen lehnt die ACVS ebenfalls diesen Vorschlag mit deutlicher Mehrheit ab.</p>	
--	---	--



Frau
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

per Email
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Zürich, 3. Februar 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Im Namen der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren KSSD danken wir Ihnen für die Einladung zur Teilnahme an der eingangs erwähnten Vernehmlassung.

Die KSSD begrüsst die Stossrichtung, die Einführung von Tempo-30-Zonen zu vereinfachen, indem die Gutachtenpflicht teilweise aufgehoben werden soll.

Wir beantragen aber, die Abgrenzung derjenigen Strassen, für die die Vereinfachung keine Gültigkeit haben soll, nicht auf die unscharfen Begriffe «verkehrsorientierte Strasse» und «übergeordnetes Netz» abzustützen, sondern ein eindeutigeres Unterscheidungskriterium zu verwenden. Den Begriff der «verkehrsorientierten Strasse» erachten wir für überholt. Rein «verkehrsorientierte Strassen» im Sinne der im erläuternden Bericht angesprochenen VSS-Norm existieren im innerstädtischen Raum in der Realität kaum, selbst Hauptverkehrsstrassen beschränken sich nicht ausschliesslich auf ihre verkehrlichen Funktionen. Als Kriterium in Frage kommt aus unserer Sicht namentlich die Klassierung im kantonalen Richtplan. Die Frage, ob ein Gutachten zu erstellen ist oder nicht, muss im Interesse der Rechtssicherheit eindeutig mit Ja oder Nein beantwortet werden können. Andernfalls würden die Revisionsbestrebungen in der Praxis nicht die gewünschte Wirkung erzielen.



Unsere weiteren Einschätzungen und Antworten finden Sie im beiliegenden Fragebogen.

Freundliche Grüsse

Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren

Co-Präsidentin

Sonja Lüthi
Direktion Soziales und Sicherheit St. Gallen

Co-Präsident

Martin Merki
Sozial- und Sicherheitsdirektion Luzern

Beilage: erwähnt

- Kopie:
- Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt
 - Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie der Stadt Bern
 - Direction de la sécurité et de l'économie Lausanne
 - Dicastero Sicurezza e Spazi urbani della Città di Lugano
 - Sozial- und Sicherheitsdirektion der Stadt Luzern
 - Direktion Soziales und Sicherheit der Stadt St. Gallen
 - Departement Sicherheit und Umwelt der Stadt Winterthur
 - Sicherheitsdepartement der Stadt Zürich
 - Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP
 - Städtevereinigung der Schutz- und Rettungsorganisationen
 - Schweizerischer Städteverband



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: Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren KSSD c/o Sicherheitsdepartement der Stadt 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 KSSD begrüsst die vorgeschlagene Stossrichtung ausdrücklich. Sie sieht in der Vorlage jedoch auch Unklarheiten und Diskrepanzen zwischen den Erläuterungen und den vorgeschlagenen Gesetzestexten, die aufgrund ihrer Formulierung Anlass zu Rechtsunsicherheiten und -Streitigkeiten geben könnten. Heutige Rechtslage Gemäss geltendem Art. 108 Abs. 4 SSV muss vor jeder T30-Anordnung (unabhängig von einer Zonen- oder Streckensignalisation) ein		

Gutachten erstellt werden, wobei T30 nur zur Behebung eines Sicherheits- oder Umweltdefizits oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses angeordnet werden darf (Art. 108 Abs. 2 SSV). In Frage kommen aber sowohl Haupt- als auch Nebenstrassen. Hauptstrassen sind die mit dem Signal 3.03 versehenen Strassen (vgl. Art. 1 Abs. 7 SSV). Alle anderen Strassen sind Nebenstrassen (vgl. Art. 1 Abs. 8 SSV). Bei den strassenbezogenen Zulässigkeitsvoraussetzungen von T30-Zonen (nicht aber für T30-Strecken) gilt gemäss SSV einzig die Einschränkung, dass die fraglichen Nebenstrassen einen möglichst gleichartigen Charakter aufweisen müssen und Hauptstrassen nur ausnahmsweise bei besonderen Ortsverhältnissen (z.B. Ortszentrum) einbezogen werden sollen (vgl. Art. 2 Abs. 5+6 SSV). Das Bundesgericht berücksichtigt jedoch nicht nur die formelle Signalisation als Haupt- oder Nebenstrasse, sondern stellt auch auf die Funktion und den Charakter der Strasse ab. Im Ergebnis sind T30-Zonen innerorts gemäss gefestigter Rechtsprechung (zumindest im Sinne eines Einbezugs) grundsätzlich aber unabhängig von der Signalisation als Hauptstrasse (selbst wenn sie im Anhang 2 der Durchgangsstrassenverordnung aufgeführt sind) oder Nebenstrasse und unabhängig der richtplanerischen Klassierung bzw. einer siedlungs- oder verkehrsorientierten Ausgestaltung zulässig (vgl. BGE 136 II 539, Erw. 2.2 letzter Absatz; BGE 1C_558/2019 vom 08.07.2020, Erw. 6.6 sowie BGE 1C_618/2018 vom 20.05.2019, Erw. 3.4). Hingegen können bei «verkehrsreichen Kantonsstrassen» gemäss Bundesgericht umfangreiche Untersuchungen im Gutachten nötig sein, während bei wenig befahrenen Quartierstrassen unter Umständen eine Beschreibung der Örtlichkeiten ausreicht (vgl. BGE 1C_206/2008 vom 09.10.2008, Erw. 2.2).

Zu den vorgeschlagenen Neuerungen

1. Verkehrs- und siedlungs- bzw. nicht verkehrsorientierte Strassen (Art. 1 Abs. 9 E-SSV)

Gemäss Erläuterungen soll sich aus der SN 40 040 (recte: SN 40 040b) gewissermassen automatisch ergeben, ob eine Strasse siedlungs- oder verkehrsorientiert sei. Bei verkehrsorientierten Strassen handle es sich demnach im Wesentlichen um solche des übergeordneten Strassennetzes.

Zunächst ergibt sich aus der Norm nicht eindeutig, ob eine Strasse verkehrs- oder siedlungsorientiert ist. Deren Ziffer 8 hält fest, dass die einzelnen Strassentypen gemäss Tabelle 1 der Norm mehrere Bedeutungen und Aufgaben haben können. Fraglich ist die Kategorisierung insbesondere bei Verbindungsstrassen (vgl. Tabelle 2 der Norm), während Sammel- und Erschliessungsstrassen gemäss Norm als nicht verkehrsorientiert gelten dürften (vgl. auch BGE 1C_117+118/2017 vom 20.03.2018, Erw. 2.2). Die Abgrenzungen sind gerade in städtischen Gebieten graduell bzw. fließend (vgl. BGE 1C_558/2019 vom 08.07.2020, Erw. 6.6 sowie BGE 1C_618/2018 vom 20.05.2019, Erw. 3.4).

Sodann zeichnen sich verkehrsorientierte Strassen gemäss Ziffer 5 der Norm durch eine Trennung des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) vom motorisierten Verkehr aus. Darüber hinaus wird bei der Umschreibung verkehrs- und siedlungsorientierter Strassen neben der Bedeutung im Strassennetz an der baulichen Ausgestal-

tung und mithin an den tatsächlichen Verhältnissen angeknüpft. Dabei ist jedoch unklar, ob auf den Ist-Zustand oder auf das Zielbild gemäss Richtplanung abzustellen ist. Gemäss Richtplanung kann das Zielbild einer Strasse z.B. siedlungsorientiert sein, während sich die aktuelle Gestaltung und das Verkehrsaufkommen (eher oder deutlich) verkehrsorientiert präsentiert. Auch können Strassen des «übergeordneten Strassennetzes» teilweise verkehrsorientiert gestaltet sein, in einem gewissen Bereich jedoch siedlungsorientiert. Ob für die Unterscheidung zwischen verkehrs- oder siedlungsorientierten Strassen auf die tatsächlichen (Verkehrs-) Verhältnisse oder auf die Funktion gemäss Richtplan abzustellen ist, wurde in BGE 1C_117+118/2017 (Erw. 6 in fine) offengelassen.

Insbesondere problematisch ist in diesem Zusammenhang schliesslich, dass weder Art. 1 Abs. 9 E-SSV noch die SN 40 040b definiert, was genau unter «übergeordnetem Strassennetz» zu verstehen ist.

Somit bietet sich vorliegend die Gelegenheit, die vorstehenden Unklarheiten positivrechtlich zu klären. Nach der hier vertretenen Auffassung sollte im Sinne einer sachgerechten und praktikablen Lösung einzig darauf abgestellt werden, ob eine Strasse im kantonalen Richtplan klassiert ist. Die Frage, ob ein Gutachten zu erstellen ist oder nicht, muss im Interesse der Rechtssicherheit eindeutig mit Ja oder Nein beantwortet werden können. Andernfalls würden die Revisionsbestrebungen in der Praxis nicht die gewünschte Wirkung erzielen.

In diesem Kontext sei zudem auf den "[Leitfaden für den Entwurf von innerörtlichen Hauptverkehrsstrassen](#)" von 2016 (Forschungsprojekt VSS 2011/107) verweisen. Dieser kommt zum Schluss, dass eine Differenzierung und Hierarchisierung des Strassennetzes nach ihrer verkehrlichen Funktion zwar richtig und wichtig ist, die Begrifflichkeit von verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen jedoch missverständlich ist, da sie suggeriert, dass verkehrsorientierte Strassen keine städtebauliche Funktion haben (Leitfaden S. 27). Die Forschungsstelle sieht Anpassungsbedarf in der einschlägigen SN-Norm, "sodass deutlich wird, dass Hauptverkehrsstrassen neben ihrer übergeordneten verkehrlichen Funktion auch lokale verkehrliche und städtebauliche Funktionen übernehmen." (Leitfaden S. 28).

2. Art. 2a Abs. 5+6 nSSV, Art. 108 nSSV, UVEK-VO T30-Zonen und BZ

Art. 2a Abs. 5+6 nSSV regelt die strassenbezogenen Zulässigkeitsvoraussetzungen von T30-Zonen an sich. Dabei hat die Rechtsprechung die Unterscheidung zwischen Abs. 5+6 relativiert und für die Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit von T30-Zonen innerorts im Wesentlichen auf die verkehrsabhängigen Anforderungen an die Verhältnismässigkeit bzw. an den Inhalt und Umfang des Gutachtens verwiesen (siehe oben).


Abweichend von den Erläuterungen wird mit den neuen Formulierungen nun eher der Eindruck einer Verschärfung denn einer Erleichterung erweckt. Neu sollen T30-Zonen nur auf Nebenstrassen zulässig sein, und zwar primär auf nicht-verkehrsorientierten (Abs. 5) und in Ausnahmefällen auch auf verkehrsorientierten (Abs. 6). Auf signalisierten Hauptstrassen könnte die Zulässigkeit von T30-Zonen also zumindest angezweifelt werden. Zudem fallen verkehrsorientierte Nebenstrassen nach geltendem Recht regelmässig unter Abs. 5. Im

Übrigen könnte zwischen den Formulierungen von Abs. 5 und 6 ein gewisser Widerspruch gesehen werden, indem T30-Zonen bei angrenzenden T30-Zonen im Ergebnis auch auf verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig sind, sofern ein Gutachten vorliegt. Somit sollte – falls entgegen dem vorstehenden Vorschlag am Anknüpfungskriterium «*verkehrsorientiert/nicht-verkehrsorientiert*» statt an der Klassierung gemäss kantonalem Richtplan festgehalten würde – in Abs. 5 zumindest das Wort «*nur*» gestrichen und der Begriff «*Strassen*» statt «*Nebenstrassen*» verwendet werden.

Insgesamt sollte die Formulierung von Abs. 5 und 6 unseres Erachtens aber nochmals umfassend geprüft werden. In Anbetracht der Rechtsprechung könnte man die Unterscheidungen von Art. 2a Abs. 5 und 6 gänzlich aufgeben und T30-Zonen innerorts grundsätzlich für zulässig erklären, wobei für Strassen mit Klassierung mit kantonalem Richtplan der Vorbehalt gilt, dass eine angrenzende T30-Zone vorhanden ist. Dann könnte in Art. 108 Abs. 4 SSV (und somit am systematisch richtigen Ort) klargestellt werden, dass die Pflicht zur Erstellung eines Gutachtens nur auf Strassen mit einer Klassierung im kantonalen Richtplan gilt, und dass Strassen ohne Klassierung im kantonalen Richtplan von dieser Pflicht ausgenommen sind. Direkt im Einleitungssatz von Art. 108 Abs. 2 SSV könnte darüber hinaus festgehalten werden, dass die (gegenüber Art. 3 Abs. 4 SVG) eingeschränkten Anordnungsmotive gemäss lit. a-d nur auf Strassen mit Klassierung im kantonalen Richtplan gelten. Art. 108 Abs. 4^{bis} nSSV könnte folglich ersatzlos gestrichen werden. Es versteht sich ja von selbst, dass für die Anordnung alleine Art. 3 Abs. 4 SVG gilt, da diese Bestimmung ohnehin die Rechtsgrundlage jeder funktionellen Verkehrsanordnung ist. Die Themenkreise Gutachtenpflicht und Anordnungsmotive sollten nach der vorliegenden Auffassung nicht mit Art. 2a SSV vermengt werden. Das ganze Konstrukt und Zusammenspiel von Art. 108 Abs. 4^{bis} nSSV und Art. 2a Abs. 5 und 6 nSSV wirkt unnötig schwerfällig.

Mit vorstehendem Vorschlag wären auch jegliche Zweifel an der Anwendbarkeit der UVEK-VO ausgeräumt, zumal ohnehin unklar ist, weshalb sich der Einbezug von Strassen mit Klassierung im kantonalen Richtplan (bzw. von «*verkehrsorientierten*» Strassen) in T30-Zonen auf die Signalisation beschränken und die UVEK-VO in diesen Fällen nicht zur Anwendung gelangen sollte. Das wird in den Erläuterungen nicht näher ausgeführt. Jedenfalls geht das Bundesgericht auch bei «*verkehrsorientierten*» Strassen von der Anwendbarkeit der UVEK-VO aus (vgl. BGE 136 II 539, Erw. 2.4; BGE 139 II 145, Erw. 4.3). Wäre Art. 3 der UVEK-VO in diesen Fällen nicht anwendbar oder würde er gestrichen, würde sich die Frage nach den konkreten (über Art. 108 Abs. 4 SSV hinausgehenden) Anforderungen an die Gutachten stellen. Es müsste dann wohl auf die EJPD-Weisung zur Herabsetzung der allgemeinen Geschwindigkeit aus dem Jahre 1990 zurückgegriffen werden, falls diese überhaupt noch Geltung beansprucht. Zudem würde die Pflicht zur Wirkungskontrolle gemäss Art. 6 UVEK-VO entfallen, was gerade auf Strassen mit Klassierung im kantonalen Richtplan (bzw. bei «*verkehrsorientierten*» Strassen) etwas sonderbar wäre. Die EJPD-Weisung von 1990 sieht keine Wirkungskontrolle vor.

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						
	<table border="1"> <tr> <td>Bemerkungen</td> <td>Änderungsantrag (Textvorschlag)</td> </tr> <tr> <td> <p>Die KSSD begrüsst die vorgeschlagene Stossrichtung ausdrücklich, beantragt jedoch die Prüfung einer alternativen Formulierung (siehe Bemerkungen zu Frage 1).</p> <p>Weiterhin – auch ohne Gutachtenpflicht – werden und können die zuständigen Behörden vorgängig prüfen, ob und wo zusätzliche Massnahmen wie Gestaltungselemente nötig sind, damit die Tempo-30-Zone von den Fahrzeuglenkerinnen und -lenker erkannt und auch eingehalten wird.</p> </td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	<p>Die KSSD begrüsst die vorgeschlagene Stossrichtung ausdrücklich, beantragt jedoch die Prüfung einer alternativen Formulierung (siehe Bemerkungen zu Frage 1).</p> <p>Weiterhin – auch ohne Gutachtenpflicht – werden und können die zuständigen Behörden vorgängig prüfen, ob und wo zusätzliche Massnahmen wie Gestaltungselemente nötig sind, damit die Tempo-30-Zone von den Fahrzeuglenkerinnen und -lenker erkannt und auch eingehalten wird.</p>			
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)								
<p>Die KSSD begrüsst die vorgeschlagene Stossrichtung ausdrücklich, beantragt jedoch die Prüfung einer alternativen Formulierung (siehe Bemerkungen zu Frage 1).</p> <p>Weiterhin – auch ohne Gutachtenpflicht – werden und können die zuständigen Behörden vorgängig prüfen, ob und wo zusätzliche Massnahmen wie Gestaltungselemente nötig sind, damit die Tempo-30-Zone von den Fahrzeuglenkerinnen und -lenker erkannt und auch eingehalten wird.</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 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				
	<table border="1"> <tr> <td>Bemerkungen</td> <td>Änderungsantrag (Textvorschlag)</td> </tr> <tr> <td> <p>Grundsätzlich begrüsst die KSSD Anreize für Carpooling. Der Entscheid, ob und wo solche Zusatztafeln sinnvollerweise eingesetzt werden sollen, liegt in der Kompetenz der jeweiligen Signalisationsbehörden.</p> <p>Unter Umständen könnte eine solche Signalisierung die für den öffentlichen Verkehr reservierte Spur in unerwünschtem Ausmass durch MIV belasten.</p> </td> <td></td> </tr> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	<p>Grundsätzlich begrüsst die KSSD Anreize für Carpooling. Der Entscheid, ob und wo solche Zusatztafeln sinnvollerweise eingesetzt werden sollen, liegt in der Kompetenz der jeweiligen Signalisationsbehörden.</p> <p>Unter Umständen könnte eine solche Signalisierung die für den öffentlichen Verkehr reservierte Spur in unerwünschtem Ausmass durch MIV belasten.</p>	
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)						
<p>Grundsätzlich begrüsst die KSSD Anreize für Carpooling. Der Entscheid, ob und wo solche Zusatztafeln sinnvollerweise eingesetzt werden sollen, liegt in der Kompetenz der jeweiligen Signalisationsbehörden.</p> <p>Unter Umständen könnte eine solche Signalisierung die für den öffentlichen Verkehr reservierte Spur in unerwünschtem Ausmass durch MIV belasten.</p>							

	<p>Zu bedenken geben wir, dass die wirksame polizeiliche Kontrolle einer solchen Verkehrsanordnung herausforderungsreich bis unmöglich sein dürfte. Denkbar wäre allenfalls eine Überwachung mit automatischen Kontrollmitteln, für welche es aber eine separate gesetzliche Grundlage bräuchte. Um eine abschreckende Wirkung zu erzeugen, müsste des Weiteren das Nichtbeachten der Signalisation mit einem hohen Bussgeld bedroht sein. Eine Ordnungsbusse wegen "Missachten eines Fahrverbots" in der Höhe von Fr. 100.– würde u.E. kaum genügen.</p> <p>Zudem ist damit zu rechnen, dass eine solche Bevorzugung zu einer gesteigerten Attraktivität des motorisierten Privatverkehrs auf Kosten des öffentlichen Verkehrs führt.</p> <p>Schliesslich regen wir dazu an, klar festzuhalten, dass Fahrzeugen von Blaulichtorganisationen die Benützung auch ohne Verwendung besonderer Signale erlaubt ist.</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>Die unter Frage 3 dargelegten Vorbehalte bezüglich Kontrolle gelten mit Blick auf den ruhenden Verkehr erst recht.</p> <p>Eine Kontrolle wäre wohl nur automatisiert mit einer (Video-)Überwachung von Parkierenden möglich; das erscheint unverhältnismässig und datenschutzrechtlich heikel.</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 type="checkbox"/> Organisation <input checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Verkehrskommission KKPKS/SVSP
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>Die Ausnahme der Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf siedlungsorientierten Strassen von den qualifizierten Regeln für Geschwindigkeitsanordnungen erscheint aus Sicht der Verkehrskommission KKPKS/SVSP grundsätzlich sinnvoll.</p> <p>Eine Abkehr vom abschliessenden Katalog an Anordnungsgründen nach Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV eröffnet den Gemeinden neue, zeitgemässe Handlungsmöglichkeiten, bspw. die Anordnung einer Tempo-30-Zone zugunsten der Lebensqualität der Anwohner. Gleichzeitig wird mit Art. 3 Abs. 4 SVG die Verhältnismässigkeit der Massnahme pro Einzelfall gewahrt.</p> <p>Weiter wird durch die Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und nicht verkehrs-</p>		

<p>orientierten (sog. siedlungsorientierten) Strassen sichergestellt, dass Verkehrsabläufe insgesamt nicht behindert werden. Dies ist ein Aspekt, auf den die Verkehrskommission KKPKS/SVSP grossen Wert legt.</p> <p>Jedoch gilt es anzumerken, dass im vorgeschlagenen Wortlaut (Art. 1 Abs. 9) nur der Begriff "verkehrsorientierte Strassen" definiert wird. Der Begriff "siedlungsorientierte Strassen" ist, obwohl dieser im erläuternden Bericht explizit genannt wird, nirgends erklärt. Diesbezüglich müsste unseres Erachtens der Gesetzestext unter Art. 1 ergänzt entsprechend werden.</p> <p>Aus Sicht der Blaulichtorganisationen muss erwähnt werden, dass sich die Fahrzeiten bei Einsatzfahrten bei einer Ausweitung von Tempo-30-Zonen verlängern können. Zum einen verhindern bauliche Massnahmen teilweise ein rasches Vorankommen der Rettungskräfte, zum anderen drohen rechtliche Nachteile beim Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit - auch mit Einsatz der Sondersignale. So ist bspw. der "Rasertatbestand" bei signalisiertem Tempo 30 mit 70 km/h erfüllt, bei Tempo 50 erst mit 100 km/h.</p> <p>Der vermehrte Ausbau der Tempo-30-Zonen bedingt u.E. spezielle Regelungen für Dringlichkeitsfahrten.</p>	<p>Art. 1 Abs. 10 ¹⁰Siedlungsorientierte Strassen sind Strassen, die....</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>Aus Sicht der Verkehrskommission KKPKS/SVSP ist die Erleichterung der Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen auf siedlungsorientierten Strassen grundsätzlich zu befürworten. Die materielle Zulässigkeit einer solchen Anordnung unterliegt weiterhin dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit (Art. 3 Abs. 4 SVG).</p> <p>Um überhaupt im Stande zu sein, im konkreten Fall zwischen mehreren Interessen abwägen zu können, braucht es Tatsachen, die sich</p>	

	<p>ausschliesslich aus einem Gutachten ergeben. Bei einem künftigen Verzicht, kann die Frage danach, ob eine Massnahme geeignet (Zweckmässigkeit) erforderlich (kein milderes Mittel) und angemessen (Verhältnismässigkeit i.e.S.) ist, nur noch erschwert oder überhaupt nicht mehr beantwortet werden.</p> <p>Können die bisher durch Gutachten erhobenen Tatsachen anderweitig in gleichwertiger Art und Weise erhoben werden, sollten auch andere Formen des Nachweises genügen. Der Kerngehalt des "Gutachtens" wäre vom Gesuchsteller weiterhin unverändert zu erbringen.</p> <p>Die Verkehrskommission KKPKS/SVSP empfiehlt, am Kriterium des Gutachtens festzuhalten.</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>Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften wird von der Verkehrskommission KKPKS/SVSP als grundsätzlich sehr sinnvoll beurteilt. Wir sind dennoch skeptisch, was die effektive Umsetzung anbelangt. Die Verkehrskommission KKPKS/SVSP die korrekte bzw. unzulässige Benützung der privilegierten Fahrbahnen im realen Strassenverkehr nur schwer umsetzbar und kontrollierbar ist. Daher überwiegen u.E. die nachfolgend genannten, negativen Nebenwirkungen einer solchen Signalisation:</p> <p>(1) Gemäss derzeitigem Wissensstand ist im Gegensatz zu signalisierten Höchstgeschwindigkeiten oder bspw. Lichtsignalanlagen eine automatisierte, technische Überwachung einer Carpooling-Signalisation nicht möglich (insb. automatisiertes Zählen der Fahrzeuginsassen). Somit lässt sich die beabsichtigte Signalisation gegenüber den Verkehrsteilnehmern nicht durchsetzen, was zu einem hohen</p>	

	<p>Missbrauchsrisiko führt.</p> <p>(2) Aus verkehrstechnischer Sicht wäre eine Carpooling-Signalisation i.Z.m. Busfahrbahnen nur mit heiklen Auswirkungen umzusetzen. Eine Signalisation hätte praktisch in jedem Fall negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Strasse oder Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zur Folge.</p> <p>Die Verkehrskommission KKP/SVSP empfiehlt, von der Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im Fahrverkehr in Rahmen dieser Verordnungsänderung abzusehen, da heute technische, wirksame und ressourcenschonende Überwachungsmöglichkeiten fehlen.</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	
	<p>Bemerkungen</p> <p>Wie auch schon die Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im Fahrverkehr ist die Signalisation im ruhenden Verkehr aus polizeilicher Sicht beinahe unmöglich umzusetzen. Dies ist insbesondere der Tatsache geschuldet, dass das Kriterium der Mitfahrgemeinschaft nur dann erfüllt ist, wenn sowohl beim Zufahren als auch beim Wegfahren die erforderliche Mindestanzahl an Passagieren gegeben ist. Auch hier wird das Missbrauchsrisiko dementsprechend hoch sein.</p> <p>Die Verkehrskommission KKP/SVSP empfiehlt, von der Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im ruhenden Verkehrs abzusehen.</p>	<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p>



Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Per E-Mail:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 25. Februar 2022
11.02/dub.

Vernehmlassungsantwort der KKJPD zur Teilrevision der Signalisationsverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat uns mit Schreiben vom 10. November 2021 eingeladen, uns zur erwähnten Vorlage zu äussern. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und verweisen inhaltlich auf die Ausführungen der Regierungskonferenz Militär, Zivilschutz und Feuerwehr (RK MZF) sowie das von der Verkehrskommission der Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten (KKPKS) eingereichte Vernehmlassungsformular.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die stets gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüsse

Fredy Fässler
Präsident KKJPD

Florian Düblin
Generalsekretär KKJPD



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

Elektronische Eingabe: signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 15. Februar 2022 / FP

Vernehmlassung «Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling»

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung «Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» und die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Als Mitglied von strasseschweiz unterstützt der ACS dessen Stellungnahme zu dieser Vernehmlassung. Die folgenden Punkte sind im Interesse unserer Mitglieder von besonderer Bedeutung, weshalb wir sie hier kurz hervorheben möchten:

Generelle Feststellungen:

Der ACS lehnt sämtliche Artikel in der vorliegenden Teilrevision der Signalisationsverordnung ab. Im Jahr 2001 hat sich das Schweizer Stimmvolk mit der deutlichen Ablehnung der Volksinitiative «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)» klar gegen die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen ausgesprochen. Trotzdem möchte der Bundesrat die Einführung von Tempo 30 weiter vereinfachen, was aus unserer Sicht dem Volkswillen widerspricht.



Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen:

Der ACS lehnt die Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen aus folgenden Gründen ab:

- Sie würde den Städten und Gemeinden Tür und Tor öffnen, willkürlich flächendeckend Tempo 30 einzuführen, was wie oben erwähnt, dem Volkswillen klar widersprechen würde.
 - Mit flächendeckend Tempo 30 im städtischen Raum würde die heutige Strassenhierarchie ausser Kraft gesetzt.
 - Kommen Verkehrsteilnehmende auf den Durchgangsstrassen nicht mehr schneller voran als im untergeordneten Strassennetz, kommt es erfahrungsgemäss zu Ausweichverkehr in den Wohnquartieren.
 - Dieser Ausweichverkehr belastet die Wohnquartiere zusätzlich. Damit wird die Wirkung der dort unter der Prämisse des Lärmschutzes eingeführten Tempo-30-Zonen obsolet.
 - Gleichzeitig wird der öffentliche Verkehr (Bus und Tram) verlangsamt, was zum Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und damit zu einer weiteren Verteuerung für die Nutzer des ÖVs führt.
- Mit der steigenden Anzahl E-Fahrzeugen, ist die Einführung von Tempo-30-Zonen als Lärmschutzmassnahme nicht mehr haltbar.
- Flächendeckend Tempo 30 führt nicht zu mehr Verkehrssicherheit, ganz im Gegenteil: Schon heute ist festzustellen, dass Velofahrende in Tempo-30-Zonen die Autos überholen.

Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr und ruhenden Verkehr:

Generell begrüsst der ACS Massnahmen, die den Verkehrsfluss verbessern. Diese müssen aber sinnvoll sein und dieses Ziel auch nachweislich erfüllen können.

Die vorgeschlagene Verordnungsanpassung jedoch lehnen wir aus folgenden Gründen ab:

- Auf einen Fahrspurabbau ist generell zu verzichten, da ein solcher den Verkehrsfluss behindert.
- Mit dem Carpooling soll der Verkehrsfluss verbessert werden. Leider ist das Gegenteil der Fall. Wird den Fahrgemeinschaften eine eigene Fahrspur zur Verfügung gestellt, fehlt diese den restlichen Verkehrsteilnehmenden, die nota bene die grosse Mehrheit ausmachen. Der Verkehr wird also zusätzlich behindert, weil die Strassenkapazität vermindert wird.
- Die Kontrolle eines Carpoolings kann nur schwer gewährleistet werden, was den Missbrauch fördert. Dies zeigt sich im Ausland, wo Fahrspuren speziell für Fahrgemeinschaften zur Verfügung stehen.
- Die vom Bundesrat zum Carpooling beigebrachten Argumente, die sich auf die Versuche in den Kantonen Genf und Tessin beziehen, sind aus unserer Sicht nicht stichhaltig. Die bisherigen Ergebnisse der Versuche in den beiden Kantonen können keine eindeutigen Auswirkungen aufzeigen. Wir bezweifeln deshalb, dass die vorgesehenen Massnahmen überhaupt eine Zunahme der Mitfahrgemeinschaften zur Folge hätten.
- Die Reservierung von Parkplätzen ausschliesslich für Carpooling-Fahrzeuge lehnt der ACS ebenfalls ab. Eine zusätzliche Beschränkung der Anzahl Parkplätze ist nicht tolerierbar. Es werden heute bereits genügend Parkplätze für Elektrofahrzeuge (für Ladestationen auf öffentlichem Grund) beansprucht.



Zu den hier erwähnten Fragen finden Sie unsere Position zudem im ausgefüllten Fragebogen, den wir mit diesem Schreiben mitsenden.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabien Produit', is written over a light blue horizontal line.

Fabien Produit
Generalsekretär

Der ACS

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.

Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung

Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling


Stellungnahme eingereicht durch: **Automobil Club der Schweiz ACS**

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> <u>Verband</u> <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Automobil Club der Schweiz ACS Wasserwerksgasse 39 3000 Bern 13
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)

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)
	Wird die Einführung von Tempo-30-Zonen weiter vereinfacht, öffnet dies den Städten und Gemeinden Tür und Tor, willkürlich flächendeckend Tempo-30 einzuführen. Dies widerspricht ganz klar dem Volkswillen.		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Diese Regelung ist nur sehr schwer zu überwachen und wird zu Missbrauch führen, wie es sich im Ausland zeigt.		

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)
	Die Überprüfung, dass nur Fahrzeuge von Fahrgemeinschaften auf diesen Parkplätzen parken, ist praktisch unmöglich. Zudem lehnen wir es ab, dass noch mehr Parkplätze zur exklusiven Verfügung einer kleinen Gruppe blockiert werden sollen.		

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

Elektronische Einreichung:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 25. Februar 2022 / FL, BNA

Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling
Stellungnahme von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.
Unsere Eingabe entspricht inhaltlich derjenigen unseres Dachverbands strasseschweiz.

Einleitende Bemerkungen

Der Bundesrat will mit der Teilrevision der Signalisationsverordnung neue Signale für Mitfahr-gemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr und ruhenden Verkehr einführen sowie auch die Anordnungsbedingungen für Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen vereinfachen.

auto-schweiz lehnt die Teilrevision ab, weil sie zu einer wesentlichen Verschlechterung der Verkehrssicherheit und zu einer gezielten Kapazitätsbeschränkung im Fahrverkehr und ruhenden Verkehr führen könnte.

Detaillierte Bemerkungen

Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Begegnungs-, und Fussgänger- und Tempo-30-Zonen

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen muss weiterhin Art. 108 Abs. 2 SSV unterliegen und kann nicht allein auf der Grundlage des Kriteriums der Verbesserung der Lebensqualität entschieden werden. Der bundesrätliche Vorschlag läuft darauf hinaus, die Verallgemeinerung von Tempo 30 innerorts zu erlauben. Innerorts muss Tempo 50 die Regel bleiben, ausser dort, wo konkrete Bedürfnisse der Verkehrssicherheit oder der Begrenzung übermässiger Lärmemissionen nachgewiesen werden.

Auch sieht die Teilrevision nicht nur bei Tempo-30-Zonen, sondern auch bei Begegnungs- und Fussgängerzonen eine Vereinfachung der Anordnungsbedingungen vor. Diese Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten führen zur Aufhebung der Strassenhierarchien, Hauptstrassen sind nicht mehr attraktiver als Wohnquartierstrassen. Dies führt zu mehr Schleichverkehr in den Wohnquartieren und einer Vermischung der Verkehrsteilnehmenden. Velofahrer, Fussgänger und Autofahrer begegnen sich so auf den eigentlich zu beruhigenden Wohnquartierstrassen. Es entstehen gefährliche Situationen und die Belastung für die Anwohner nimmt zu. Sofern an einzelnen Stellen eine Temporeduktion notwendig sein sollte, ist diese mit wenigen, gezielten Massnahmen umzusetzen.

Das Parlament hat erst im Dezember 2021 eine parlamentarische Initiative mit der gleichen Zielsetzung verworfen. Zudem hatte sich im März 2001 der Souverän mit 79,7 Prozent der Stimmen und sämtlichen Kantonen klar gegen eine generelle Einführung von Tempo 30 inner-orts ausgesprochen. Eine kürzlich durchgeführte Umfrage zeigt, dass sich diese Haltung nicht geändert hat: 84 Prozent der Bevölkerung will am aktuell geltenden Geschwindigkeitsregime innerorts festhalten.

Der Bundesrat sollte insofern den Willen des Parlaments und des Souveräns in dieser Frage berücksichtigen.

Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Anordnung von Tempo-30-Zonen

Das Gutachten verpflichtet insbesondere dazu, die Hierarchie des kommunalen Strassennetzes zu betrachten, Sicherheitsdefizite zu bewerten und Massnahmen zu deren Behebung vor-zuschlagen sowie die Durchschnittsgeschwindigkeiten zu dokumentieren (aktueller Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen).

Diese Elemente sind für die korrekte und risikofreie Einrichtung einer Zone unerlässlich und bilden die Voraussetzung dafür, dass nach einem Jahr die Wirksamkeit der Einrichtung der Zone beurteilt werden kann. Ein Verzicht auf das Gutachten öffnet den Weg für die Einrichtung von Zonen ohne Rücksicht auf die Verkehrshierarchie und mögliche Defizite bei der Verkehrssicherheit, was nicht akzeptabel ist.

Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr und ruhenden Verkehr

Die vorgeschlagene Verordnungsanpassung könnte zu einer gezielten und deutlichen Kapazitätsbeschränkung im Strassenverkehr führen. Die Einführung von Fahrspuren für Fahrgemeinschaften durch eine Verordnung scheint uns generell ungenügend fundiert.

Eine vom Parlament angenommene gesetzliche Verankerung der vorgeschlagenen Carpooling-Spuren ist erforderlich, da diese grundsätzlich den in der Verfassung verankerten freien Zugang zu öffentlichen Strassen verletzen würde. Insbesondere lehnen wir eine Reduktion der Strassenkapazität (Anzahl der Fahrspuren) für den Strassengüterverkehr und den Berufsverkehr ab. Die vorliegende Änderung ist jedoch nicht in ein klares Konzept eingebettet.

Zuletzt ist eine Einschränkung der Parkplatzmöglichkeiten infolge von Carpooling ebenfalls abzulehnen, da es zu einer Reduktion der Parkplatzzfelder für die anderen Verkehrsteilnehmenden führt und fast unmöglich zu kontrollieren wäre.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Ihre Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



François Launaz
Präsident



Andreas Burgener
Direktor



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

motosuisse, Marktgasse 38, 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)
	<p>Generelle Bemerkung: Wir schliessen uns der Eingabe von strasseschweiz, deren Mitglied wir sind, vollumfänglich an und übernehmen im Nachstehenden deren Ausführungen, wobei wir auf die Interessen der Motorrad- und Rollernutzer speziell hinweisen.</p> <p>Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sind Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten. Eine Ausklammerung dieser Abweichungen vom entsprechenden Art. 108 SSV durch den vorgeschlagenen Art. 108 Abs. 4^{bis}, der bei Tempo-30-Zonen und Begeg-</p>	

	<p>nungszonen neu auf Art. 3 Abs. 4 SVG verweist, riskiert, dass diese Ausnahmen somit grossflächig zur Regel werden.</p> <p>Deshalb lehnen wir diese Änderung ab.</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>Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen braucht es aus unserer Sicht weiterhin ein Gutachten, um abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Der vorgeschlagene neue Art. 108 Abs. 4^{bis} hebt diesen Mechanismus im Wesentlichen aus.</p> <p>Ohne dieses Gutachten könnte die Verkehrssicherheit gefährdet werden, wenn nicht mehr abgeklärt wird, ob die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen im Umkehrschluss unnötig, zweckfremd und unverhältnismässig sind. Die Praxis zeigt, dass solche Zonen oft nach der Prüfung angepasst werden müssen.</p> <p>Entsprechend bestehen wir weiterhin auf dieses Gutachten.</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>Die vorgeschlagene Verordnungsanpassung könnte zu einer gezielten und deutlichen Kapazitätsbeschränkung im Strassenverkehr führen.</p> <p>Davon wären speziell auch die Motorräder und Roller betroffen, deren Nutzung im Alltagsverkehr sowohl aus Sicht der Strassenkapazität in den Städten als auch aus Sicht des Umweltschutzes (geringerer Treibstoffverbrauch als Vierräder) zu fördern ist.</p> <p>Die Einführung von Fahrspuren für Fahrgemeinschaften durch eine Verordnung scheint uns generell ungenügend fundiert.</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)	
	Diese Massnahme ist schwierig zu kontrollieren und führt zu einer Reduktion der Parkplätze für die anderen Teilnehmer (u.a. Motorräder und Roller).		

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

Per E-Mail an: signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Wohlen, 24. Februar 2022

Vernehmlassung

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, sich zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling zu äussern. Der VFAS dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der VFAS vertritt seit 1956 die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Der Verband setzt sich nebst 800 Unternehmungen auch für die Konsumenten ein, in dem er sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien Autohandel wehrt und faire Rahmenbedingungen fordert. Wir vertreten liberale Werte und hinterfragen deshalb alle Vorschriften und Auflagen, welche das unternehmerische Umfeld unserer Mitglieder tangieren.

Die Erreichbarkeit von Ortszentren, die Ver- und Entsorgung sowie der generelle Verkehrsfluss sind für die Wirtschaft entscheidende Leistungen des Verkehrssystems. Beide Massnahmen zielen eher auf eine Verkehrsvermeidung oder -verdrängung ab und leisten somit keinen Beitrag zu Erreichbarkeit, Verkehrsfluss und zur eingangs erwähneter Zielsetzung für das Gesamtverkehrssystem. Dem Gewerbe- und Güterverkehr wird in der Vorlage ausserdem kaum Beachtung geschenkt. Er droht einmal mehr durch Massnahmen im Personenverkehr benachteiligt zu werden.

Der VFAS lehnt die Vorlage ab und begründet das wie folgt:

Gutachten bei Tempo-30-Zonen

Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, der aufgehoben werden soll, schreibt unter anderem vor, dass das Gutachten einen Übersichtsplan mit der Strassenhierarchie einer Ortschaft (Bst. b), eine Beurteilung der bestehenden oder absehbaren Sicherheitsdefizite und der Massnahmen zu deren Behebung (Bst. c) sowie Messungen des aktuellen Geschwindigkeitsniveaus (Bst. d) enthalten muss. Für den VFAS ist die erstmalige Dokumentation dieser Punkte für die korrekte und risikofreie Umsetzung einer Tempo-30-Zone unerlässlich. Sie dient auch als Referenz für die spätere Kontrolle der Wirksamkeit der Massnahmen (Art. 6 der Verordnung), die im Revisionsentwurf beibehalten wird.

Schliesslich könnte die vorgeschlagene Anpassung auf Verordnungsstufe auch grundsätzlich die Rechtssicherheit in Frage stellen: Der Art. 32 Abs. 3 SVG sieht ein obligatorisches Gutachten vor, um die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einem Strassenabschnitt zu senken oder zu erhöhen. Der in die Vernehmlassung gegebene Verordnungsentwurf zielt jedoch darauf ab, das gesetzlich geforderte Gutachten für alle Tempo-30-Zonen in der Schweiz abzuschaffen. Es stellt sich daher die berechtigte Frage, ob dieser Entwurf mit dem geltenden SVG vereinbar ist.

Die Aufhebung der Begründungspflicht durch ein Gutachten wird zur Folge haben, dass «flächendeckend» Tempo 30, wie das die Städte Zürich und Winterthur im Sommer 2021 bereits angekündigt haben und in den nächsten Jahren umsetzen werden, zum Standard der Städte wird, mit all seinen negativen Auswirkungen. Der öffentliche Verkehr wird verlangsamt und dadurch weniger attraktiv. Die Strategie flächendeckend Tempo 30 einzuführen, widerspricht der Strategie der Kanalisierung des Verkehrs auf die Hauptachsen. Es geht nicht mehr darum, den Verkehr möglichst hindernisfrei auf den Hauptachsen abwickeln zu können, sondern es geht darum, ihn mit einem rigiden Tempo-30-Regime möglichst ganz aus der Stadt rauszuhalten.

Tempo-30-Zonen beschränken sich nicht auf das blosses Aufstellen von Verkehrsschildern, sondern bilden ein räumliches Projekt, das den Zielen der Verkehrsberuhigung, der Verringerung der Umweltbelastung und der Verbesserung der Lebensqualität gerecht wird. Tempo 30 hat bauliche Massnahmen zur Folge. Sei das die Verengung der Fahrbahn, der Einbau von Schwellen, ein Abbau der Anzahl Fahrspuren oder die Errichtung von Strassenpfosten aller Art. Erklärtes Ziel dieser Massnahmen sind Verlangsamung des Verkehrs, Lärmschutz und die Veränderung des Modalsplits. Gerade für grosse, schwere Fahrzeuge, die z.B. Baustellen beliefern müssen, können bauliche Hindernisse zur Folge haben, dass Lieferwege länger und komplizierter werden. Flächendeckendes Tempo 30 wird unweigerlich zu längeren Lieferzeiten und mehr Stau führen. Die Anwohnerinnen und Anwohner haben deswegen nicht unbedingt weniger Lärm. Örtliche Brems- und Beschleunigungsmanöver infolge baulicher Hindernisse verursachen eher mehr Lärm und mehr Umweltbelastung.

Tempo 30, begleitet von baulichen Massnahmen, hat auch Folgen für die Blaulichtorganisationen und vor allem für den Rettungsdienst in lebensbedrohlichen Situationen, in denen jede Minute zählt oder für die Feuerwehr, welche mit schwerem Gerät und mehreren Fahrzeugen (TLF, Drehleiter etc.) zu einem Einsatzort ausrücken muss. Politische Vorstösse auf kantonaler und kommunaler Ebene zeigen das zur Genüge.

Carpooling

«Carpooling» beinhaltet für den VFAS ein gewisses Potential für eine effizientere Nutzung bestehender Infrastrukturen, wäre aber bei einer Umsetzung auf jeden Fall auf den Verkehr in den Innenstädten zu beschränken. Die Busspuren in den Innenstädten soll auch von Taxis und Reisebussen benutzt werden können. Eine Ausdehnung auf die Nationalstrassen und auf den ruhenden Verkehr (Parkplatzbevorzugung) lehnt der VFAS dezidiert ab. Bereits heute betreiben die Städte Parkplatzabbau. Wenn bestehende Parkplätze nun für Fahrgemeinschaften auch noch zweckgebunden werden sollen, verknappt sich das Angebot für die Allgemeinheit und das Gewerbe noch mehr. Zudem stellt sich die Frage, wie die Fahrgemeinschaft im ruhenden Verkehr überhaupt kontrolliert werden soll.

Wir danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme und stehen für Rückfragen oder Ergänzungen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz



Roger Kunz
Präsident



Stephan Jäggi
Geschäftsleiter



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 freier Autohandel Schweiz – VFAS Stephan Jäggi, Geschäftsleiter Bremgarterstrasse 75 CH 5610 Wohlen info@vfas.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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Aufhebung der Begründungspflicht durch ein Gutachten wird zur Folge haben, dass «flächendeckend» Tempo 30, wie das die Städte Zürich und Winterthur im Sommer 2021 bereits angekündigt haben und in den nächsten Jahren umsetzen werden, zum Standard der Städte wird, mit all seinen negativen Auswirkungen. Der öffentliche Verkehr wird verlangsamt und dadurch weniger attraktiv. Die Strategie flächendeckend Tempo 30 einzuführen, widerspricht der Strategie der Kanalisierung des Verkehrs auf die Hauptachsen. Es geht nicht mehr	

	<p>darum, den Verkehr möglichst hindernisfrei auf den Hauptachsen abwickeln zu können, sondern es geht darum, ihn mit einem rigiden Tempo-30-Regime möglichst ganz aus der Stadt rauszuhalten.</p> <p>Tempo-30-Zonen beschränken sich nicht auf das blosses Aufstellen von Verkehrsschildern, sondern bilden ein räumliches Projekt, das den Zielen der Verkehrsberuhigung, der Verringerung der Umweltbelastung und der Verbesserung der Lebensqualität gerecht wird. Tempo 30 hat bauliche Massnahmen zur Folge. Sei das die Verengung der Fahrbahn, der Einbau von Schwellen, ein Abbau der Anzahl Fahrspuren oder die Errichtung von Strassenpfosten aller Art. Erklärtes Ziel dieser Massnahmen sind Verlangsamung des Verkehrs, Lärmschutz und die Veränderung des Modalsplits. Gerade für grosse, schwere Fahrzeuge, die z.B. Baustellen beliefern müssen, können bauliche Hindernisse zur Folge haben, dass Lieferwege länger und komplizierter werden. Flächendeckendes Tempo 30 wird unweigerlich zu längeren Lieferzeiten und mehr Stau führen. Die Anwohnerinnen und Anwohner haben deswegen nicht unbedingt weniger Lärm. Örtliche Brems- und Beschleunigungsmanöver infolge baulicher Hindernisse verursachen eher mehr Lärm und mehr Umweltbelastung.</p> <p>Tempo 30, begleitet von baulichen Massnahmen, hat auch Folgen für die Blaulichtorganisationen und vor allem für den Rettungsdienst in lebensbedrohlichen Situationen, in denen jede Minute zählt oder für die Feuerwehr, welche mit schwerem Gerät und mehreren Fahrzeugen (TLF, Drehleiter etc.) zu einem Einsatzort ausrücken muss. Politische Vorstösse auf kantonaler und kommunaler Ebene zeigen das zur Genüge.</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)
	Siehe Bemerkungen Frage 1	

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)
	«Carpooling» beinhaltet für den VFAS ein gewisses Potential für eine effizientere Nutzung bestehender Infrastrukturen, wäre aber bei einer Umsetzung auf jeden Fall auf den Verkehr in den Innenstädten zu beschränken. Die Busspuren in den Innenstädten soll auch von Taxis und Reisebussen benutzt werden können. Eine Ausdehnung auf Kantons- und Nationalstrassen lehnt der VFAS – aufgrund der Beschränkungen der Kapazitäten dieser Strassen – dezidiert ab.	

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)
	Eine Ausdehnung auf den ruhenden Verkehr (Parkplatzbevorzugung) lehnt der VFAS dezidiert ab. Bereits heute betreiben die Städte Parkplatzabbau. Wenn bestehende Parkplätze nun für Fahrgemeinschaften auch noch zweckgebunden werden sollen, verknappt sich das Angebot für die Allgemeinheit und das Gewerbe noch mehr. Zudem stellt sich die Frage, wie die Fahrgemeinschaft im ruhenden Verkehr überhaupt kontrolliert werden soll.	

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

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

Bern, 14. Februar 2022

1 | 2

Vernehmlassung zur Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV): Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bedankt sich für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

Wir sind mit den vorgeschlagenen Änderungen der SSV **hinsichtlich der Tempo-30-Zonen (Verzicht auf qualifizierte Gründe und Verzicht auf Erstellung eines Gutachtens) einverstanden.**

Was die Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im fahrenden und ruhenden Verkehr betrifft, so sind wir mit den Vorschlägen dann einverstanden, wenn die folgenden Punkte mitberücksichtigt werden:

- **Präzisierung:** Wir gehen davon aus – zumal den Entwürfen der Verordnungstexte sowie den Erläuterungen nichts Gegenteiliges zu entnehmen ist –, dass **mit dem Symbol "Mitfahrgemeinschaft" sämtliche schweren und leichten Motorfahrzeuge gemeint sind** (Lastwagen, Lieferwagen, Gesellschaftswagen, Kleinbusse, Taxis, Arbeitsmotorwagen etc.) und nicht nur, wie das Symbol vermuten lässt, Personenwagen. Falls dies nicht der Fall sein sollte, regen wir eine Präzisierung im obigen Sinne an.
- **Antrag:** Taxis und Reiseautos sollen die Fahrspuren für Mitfahrgemeinschaften immer benutzen dürfen, und zwar unabhängig davon, ob sie leer (d. h. nur mit dem Fahrer besetzt, beispielsweise auf der Rückfahrt zum Standplatz/Firmenstandort im Anschluss an einen Fahrgasttransport) oder mit einem, zwei oder mehr Passagieren besetzt sind. Begründung: Taxi- und Reiseautounternehmen erbringen eine wichtige Dienstleistung im Lokal-, Regional- und Überlandverkehr. Als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr (z. B. Vor- und Nachlauf zu Bahnstationen, Flughäfen etc.)

tragen sie als kollektive Verkehrsmittel wesentlich zur Entlastung der Strasseninfrastruktur bei, weshalb sich ihre privilegierte Behandlung auf Fahrspuren, die von Mitfahrgemeinschaften benutzt werden dürfen, rechtfertigt.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



André Kirchhofer
Vizedirektor

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: ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband Wölflistrasse 5 3006 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)	

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 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)
	<p>A. Wir gehen davon aus – zumal den Entwürfen der Verordnungstexte sowie den Erläuterungen nichts Gegenteiliges zu entnehmen ist –, dass mit dem Symbol "Mitfahrgemeinschaft" sämtliche schweren und leichten Motorfahrzeuge gemeint sind (Lastwagen, Lieferwagen, Gesellschaftswagen, Kleinbusse, Taxis, Arbeitsmotorwagen etc.) und nicht nur, wie das Symbol suggeriert, Personenwagen.</p> <p>B. Taxi- und Reiseunternehmen erbringen eine wichtige Dienstleistung im Lokal-, Regional- und Überlandverkehr. Als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr (z. B. Vor- und Nachlauf zu Bahnstationen, Flughäfen etc.) tragen sie als kollektive Verkehrsmittel wesentlich zur Entlastung der Strasseninfrastruktur bei, weshalb sich ihre privilegierte Behandlung auf Fahrspuren, die von Mitfahrgemeinschaften benutzt werden dürfen, rechtfertigt.</p>		<p>Präzisierung: Falls dies nicht der Fall sein sollte, regen wir eine Präzisierung im erwähnten Sinne an.</p> <p>Antrag: Taxis und Reiseunternehmen sollen die Fahrspuren für Mitfahrgemeinschaften immer benutzen dürfen, und zwar unabhängig davon, ob sie leer (d. h. nur mit dem Fahrer besetzt, beispielweise auf einer Rückfahrt zum Standplatz/Firmenstandort im Anschluss an den Fahrgasttransport) oder mit einem, zwei oder mehr Passagieren 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)

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

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

Bern, 25. Februar 2022

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

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Einleitende Bemerkungen

Der Bundesrat will mit der Teilrevision der Signalisationsverordnung neue Signale für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr und ruhenden Verkehr einführen sowie auch die Anordnungsbedingungen für Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen vereinfachen.

strasseschweiz lehnt die Teilrevision ab, weil sie zu einer wesentlichen Verschlechterung der Verkehrssicherheit und zu einer gezielten Kapazitätsbeschränkung im Fahrverkehr und ruhenden Verkehr führen könnte.

Detaillierte Bemerkungen

Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Begegnungs-, und Fussgänger- und Tempo-30-Zonen

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen muss weiterhin Art. 108 Abs. 2 SSV unterliegen und kann nicht allein auf der Grundlage des Kriteriums der Verbesserung der Lebensqualität entschieden werden. Der bundesrätliche Vorschlag läuft darauf hinaus, die Verallgemeinerung

www.strasseschweiz.ch

Wölflistrasse 5 ■ 3006 Bern ■ T 031 329 80 80 ■ info@strasseschweiz.ch ■ MwSt.-Nr. CHE-108.029.249 MWST

von Tempo 30 innerorts zu erlauben. Innerorts muss Tempo 50 die Regel bleiben, ausser dort, wo konkrete Bedürfnisse der Verkehrssicherheit oder der Begrenzung übermässiger Lärmemissionen nachgewiesen werden.

Auch sieht die Teilrevision nicht nur bei Tempo-30-Zonen, sondern auch bei Begegnungs- und Fussgängerzonen eine Vereinfachung der Anordnungsbedingungen vor. Diese Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten führen zur Aufhebung der Strassenhierarchien, Hauptstrassen sind nicht mehr attraktiver als Wohnquartierstrassen. Dies führt zu mehr Schleichverkehr in den Wohnquartieren und einer Vermischung der Verkehrsteilnehmenden. Velofahrer, Fussgänger und Autofahrer begegnen sich so auf den eigentlich zu beruhigenden Wohnquartierstrassen. Es entstehen gefährliche Situationen und die Belastung für die Anwohner nimmt zu. Sofern an einzelnen Stellen eine Temporeduktion notwendig sein sollte, ist diese mit wenigen, gezielten Massnahmen umzusetzen.

Das Parlament hat erst im Dezember 2021 eine parlamentarische Initiative mit der gleichen Zielsetzung verworfen. Zudem hatte sich im März 2001 der Souverän mit 79,7 Prozent der Stimmen und sämtlichen Kantonen klar gegen eine generelle Einführung von Tempo 30 innerorts ausgesprochen. Eine kürzlich durchgeführte Umfrage zeigt, dass sich diese Haltung nicht geändert hat: 84 Prozent der Bevölkerung will am aktuell geltenden Geschwindigkeitsregime innerorts festhalten.

Der Bundesrat sollte insofern den Willen des Parlaments und des Souveräns in dieser Frage berücksichtigen.

Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Anordnung von Tempo-30-Zonen

Das Gutachten verpflichtet insbesondere dazu, die Hierarchie des kommunalen Strassennetzes zu betrachten, Sicherheitsdefizite zu bewerten und Massnahmen zu deren Behebung vorzuschlagen sowie die Durchschnittsgeschwindigkeiten zu dokumentieren (aktueller Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen).

Diese Elemente sind für die korrekte und risikofreie Einrichtung einer Zone unerlässlich und bilden die Voraussetzung dafür, dass nach einem Jahr die Wirksamkeit der Einrichtung der Zone beurteilt werden kann. Ein Verzicht auf das Gutachten öffnet den Weg für die Einrichtung von Zonen ohne Rücksicht auf die Verkehrshierarchie und mögliche Defizite bei der Verkehrssicherheit, was nicht akzeptabel ist.

Die Einführung von Tempo-30-Zonen bedeutet oft eine Verengung der Fahrbahn durch bauliche Massnahmen. Uns sind Fälle bekannt, dass bei solchen Massnahmen nicht oder zu wenig an die bis 3,50 m breiten Ausnahme-Fahrzeuge der Landwirtschaft, an den Winterdienst und an die Rettungsfahrzeuge gedacht wurde, so dass da und dort schon Rückbauten notwendig wurden. Ohne Gutachten, dürfte sich dieses Problem bei der Einführung von Tempo-30-Zonen noch verschärfen.

Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr und ruhenden Verkehr

Die vorgeschlagene Verordnungsanpassung könnte zu einer gezielten und deutlichen Kapazitätsbeschränkung im Strassenverkehr führen. Die Einführung von Fahrspuren für Fahrgemeinschaften durch eine Verordnung scheint uns generell ungenügend fundiert.

Eine vom Parlament angenommene gesetzliche Verankerung der vorgeschlagenen Carpooling-Spuren ist erforderlich, da diese grundsätzlich den in der Verfassung verankerten freien Zugang zu öffentlichen Strassen verletzen würde. Insbesondere lehnen wir eine Reduktion der Strassenkapazität (Anzahl der Fahrspuren) für den Strassengüterverkehr und den Berufsverkehr ab. Die vorliegende Änderung ist jedoch nicht in ein klares Konzept eingebettet. Zuletzt ist eine Einschränkung der Parkplatzmöglichkeiten infolge von Carpooling ebenfalls abzulehnen, da es zu einer Reduktion der Parkplatzfelder für die anderen Verkehrsteilnehmenden führt und fast unmöglich zu kontrollieren wäre.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS



Olivier Fantino
Geschäftsführer

Anhang: 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: strasseschweiz Wölflistrasse 5 3006 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)
	Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sind Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten. Eine Ausklammerung dieser Abweichungen vom entsprechenden Art. 108 SSV durch den vorgeschlagenen Art. 108 Abs. 4 ^{bis} , der bei Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen neu auf Art. 3 Abs. 4 SVG verweist, riskiert, dass diese Ausnahmen somit grossflächig zur Regel werden. Deshalb lehnen wir diese Änderung ab.	

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				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bemerkungen</th> <th>Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen braucht es aus unserer Sicht weiterhin ein Gutachten, um abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Der vorgeschlagene neue Art. 108 Abs. 4^{bis} hebt diesen Mechanismus im Wesentlichen aus.</p> <p>Ohne dieses Gutachten könnte die Verkehrssicherheit gefährdet werden, wenn nicht mehr abgeklärt wird, ob die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen im Umkehrschluss unnötig, zweckfremd und unverhältnismässig sind. Die Praxis zeigt, dass solche Zonen oft nach der Prüfung angepasst werden müssen.</p> <p>Entsprechend bestehen wir weiterhin auf dieses Gutachten.</p> </td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	<p>Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen braucht es aus unserer Sicht weiterhin ein Gutachten, um abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Der vorgeschlagene neue Art. 108 Abs. 4^{bis} hebt diesen Mechanismus im Wesentlichen aus.</p> <p>Ohne dieses Gutachten könnte die Verkehrssicherheit gefährdet werden, wenn nicht mehr abgeklärt wird, ob die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen im Umkehrschluss unnötig, zweckfremd und unverhältnismässig sind. Die Praxis zeigt, dass solche Zonen oft nach der Prüfung angepasst werden müssen.</p> <p>Entsprechend bestehen wir weiterhin auf dieses Gutachten.</p>	
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)						
<p>Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen braucht es aus unserer Sicht weiterhin ein Gutachten, um abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Der vorgeschlagene neue Art. 108 Abs. 4^{bis} hebt diesen Mechanismus im Wesentlichen aus.</p> <p>Ohne dieses Gutachten könnte die Verkehrssicherheit gefährdet werden, wenn nicht mehr abgeklärt wird, ob die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen im Umkehrschluss unnötig, zweckfremd und unverhältnismässig sind. Die Praxis zeigt, dass solche Zonen oft nach der Prüfung angepasst werden müssen.</p> <p>Entsprechend bestehen wir weiterhin auf dieses Gutachten.</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				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bemerkungen</th> <th>Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Die vorgeschlagene Verordnungsanpassung könnte zu einer gezielten und deutlichen Kapazitätsbeschränkung im Strassenverkehr führen. Die Einführung von Fahrspuren für Fahrgemeinschaften durch eine Verordnung scheint uns generell ungenügend fundiert.</p> </td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	<p>Die vorgeschlagene Verordnungsanpassung könnte zu einer gezielten und deutlichen Kapazitätsbeschränkung im Strassenverkehr führen. Die Einführung von Fahrspuren für Fahrgemeinschaften durch eine Verordnung scheint uns generell ungenügend fundiert.</p>	
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)						
<p>Die vorgeschlagene Verordnungsanpassung könnte zu einer gezielten und deutlichen Kapazitätsbeschränkung im Strassenverkehr führen. Die Einführung von Fahrspuren für Fahrgemeinschaften durch eine Verordnung scheint uns generell ungenügend fundiert.</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)
	Diese Massnahme ist schwierig zu kontrollieren und führt zu einer Reduktion der Parkplätze für die anderen Teilnehmer (u.a. die Geschäfts- und Arbeitsfahrzeuge).	



SVLT

Schweizerischer Verband für Landtechnik

ASETA

Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture

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

3003 Bern

Elektronischer Versand
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

5223 Riniken, 11. Februar 2022

Vernehmlassung «Teilrevision der Signalisationsverordnung»

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Gerne benutzen wir die Möglichkeit, zu der in der Betreffzeile erwähnten Vernehmlassung Stellung beziehen zu können.

Grundsätzliches

Der Schweizerische Verband für Landtechnik (SVLT) ist die Dachorganisation von 23 Sektionen und zählt rund 20000 Mitglieder. Der Verband vertritt die Interessen der Schweizer Landwirte und Lohnunternehmer in allen Fragen der Landtechnik, darunter auch in verkehrstechnischen Fragen.

Stellungnahme des SVLT

Der SVLT steht dieser Änderung kritisch gegenüber, obschon gegen eine Vereinfachung von administrativen Verfahren grundsätzlich nichts einzuwenden ist.

- Die Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen führt dazu, dass solche Zonen gehäuft und auch dort eingeführt werden, wo Partikularinteressen vorhanden sind und weniger die Verkehrssicherheit im Zentrum steht.
- Die Einführung von Tempo-30-Zonen geht meistens mit baulichen Massnahmen, sprich Fahrbahnverengungen einher. Uns sind Fälle bekannt, dass bei solchen baulichen Massnahmen nicht oder zu wenig an die bis 3,50 m breiten Ausnahme-Fahrzeuge (z.B. Mähdscher, Feldhäcksler, Rübenroder) gedacht wurde, so dass da und dort schon Rückbauten notwendig wurden. Erfolgt die Einführung von Tempo-30-Zonen ohne vorherige Prüfung, dürfte sich dieses Problem noch verschärfen. Die gleiche Problematik betrifft auch den Winterdienst und die Rettungsfahrzeuge.
- Die Privilegierung von gewissen Mitfahrgemeinschaften führt zu einer Zweiklassengesellschaft im Agglomerationsverkehr und hat einen unverhältnismässig hohen Kontrollaufwand zur Folge. Nicht jeder Fahrzeuglenker hat die Möglichkeit, sich mit einer Zeitperson zusammen zu tun.

Tempo-30-Zonen machen durchaus Sinn, wurden an vielen Orten bereits eingeführt und können auch weiterhin eingeführt werden. Eine Vereinfachung des Verfahrens drängt sich aber aus unserer

Sicht nicht auf, weil die damit verbundenen Problemstellungen aus unserer Sicht weiterhin fundiert und von Fachleuten beurteilt werden sollten.

Wir hoffen, dass unsere Eingaben die gebührende Beachtung finden werden.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT
Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture ASETA



SR Werner Salzmann
Präsident
werner.salzmann@gmx.ch



Dr. Roman Engeler
Direktor
roman.engeler@agrartechnik.ch

Beilage: Fragebogen

Z.K. - Schweizerischer Bauernverband (SBV)
- Lohnunternehmer Schweiz



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: Schweizerischer Verband für Landtechnik (SVLT) Ausserdorfstrasse 31 5223 Riniken
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)

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 checked="" 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)



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: SVI – Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten Vadianstrasse 37 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)
	Die SVI begrüsst die vorgeschlagene Stossrichtung . Die Vorlage geht aber zu wenig weit. Es braucht einen Paradigmenwechsel (Beweislastumkehr): Innerhalb des Siedlungsgebiets soll neu grundsätzlich Tempo 30 gelten. Art. 4a Abs. 1 lit. a VRV ist entsprechend abzuändern. Eine Erhöhung soll zulässig sein, insbesondere auf Strassen, die in einem Richtplan klassiert sind. Voraussetzung ist, dass mittels Gutachten nachgewiesen wird, dass aufgrund der konkreten Verhältnisse (Vor- und Nachteile im Einzelfall) überwiegende Interessen an einer nach oben abweichenden Höchstgeschwindigkeit bestehen.		Vgl. Textvorschlag am Ende der Spalte Bemerkungen.

Die Vorzüge von Tempo 30 gegenüber Tempo 50 sind vielseitig und erwiesen. Tempo 30 erhöht nicht nur die Verkehrssicherheit (weniger Unfälle mit geringeren Verletzungen), sondern verbessert sowohl den Verkehrsfluss als auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Weiter reduziert T30 gegenüber T50 die Lärmemissionen massgeblich, im Durchschnitt um 3 dB(A). Dies ist gerade im Hinblick auf die gemäss dem Raumplanungsgesetz geforderte Innenentwicklung sowie die verschärfte bundesgerichtliche Rechtsprechung zum Hochbau relevant, aus der immer deutlicher hervorgeht, dass Neubauprojekte an lärmvorbelasteten Strassen ohne Massnahmen an der Quelle nicht zulässig sind (vgl. zuletzt beispielsweise BG-Urteil 1C_275/2020 vom 6. Dezember 2021). Der Paradigmenwechsel hin zur Regelgeschwindigkeit T30 innerorts ist deshalb auch aus dieser Sicht dringend geboten. Sollte auf den Paradigmenwechsel verzichtet werden, sieht die SVI in der Stossrichtung der Vorlage zwar eine Verbesserung zum Status quo. Sie sieht in der Vorlage jedoch auch Unklarheiten und Diskrepanzen zwischen den Erläuterungen und den vorgeschlagenen Gesetzestexten, die aufgrund ihrer Formulierung Anlass zu Rechtsunsicherheiten und -streitigkeiten geben könnten. Diese Schwächen der Vorlage wären dringend auszumerken, gleichzeitig sollte die Revision genutzt werden, um die Rechtslage zu vereinfachen und die Anzahl der anwendbaren Normen zu verringern.

Gerne verweisen wir dazu auf den Synthesebericht des SVI-Schwerpunktthemas «Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten» (2015), der unter folgendem Link abrufbar ist:

https://www.svi.ch/media/filer_public/c1/26/c126db26-b4a0-43e1-9774-84a35e47810d/svi_schwerpunktthema_geschwindigkeit_taugungsband.pdf

Heutige Rechtslage

Gemäss geltendem Art. 108 Abs. 4 SSV muss vor jeder T30-Anordnung (unabhängig von einer Zonen- oder Streckensignalisation) ein Gutachten erstellt werden, wobei T30 nur zur Behebung eines Sicherheits- oder Umweltdefizits oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses angeordnet werden darf (Art. 108 Abs. 2 SSV). In Frage kommen aber sowohl Haupt- als auch Nebenstrassen. Hauptstrassen sind die mit dem Signal 3.03 versehenen Strassen (vgl. Art. 1 Abs. 7 SSV). Alle anderen Strassen sind Nebenstrassen (vgl. Art. 1 Abs. 8 SSV). Bei den strassenbezogenen Zulässigkeitsvoraussetzungen von T30-Zonen (nicht aber für T30-Strecken) gilt gemäss SSV einzig die Einschränkung, dass die fraglichen Nebenstrassen einen möglichst gleichartigen Charakter aufweisen müssen und Hauptstrassen nur ausnahmsweise bei besonderen Ortsverhältnissen (z.B. Ortszentrum) einbezogen werden sollen (vgl. Art. 2 Abs. 5+6 SSV). Das Bundesgericht berücksichtigt jedoch nicht nur die formelle Signalisation als Haupt- oder Nebenstrasse, sondern stellt auch auf die Funktion und den Charakter der Strasse ab. Im Ergebnis sind T30-Zonen innerorts gemäss gefestigter Rechtsprechung (zumindest im Sinne eines Einbezugs) grundsätzlich, aber unabhängig von der Signalisation als Hauptstrasse (selbst wenn sie im Anhang 2 der Durchgangsstrassenverordnung aufgeführt sind) oder Nebenstrasse und unabhängig der richtplanerischen Klassierung bzw. einer siedlungs- oder verkehrorientierten Ausgestaltung zulässig (vgl. BGE 136 II 539, Erw. 2.2 letzter Absatz; BGE 1C_558/2019

vom 08.07.2020, Erw. 6.6 sowie BGE 1C_618/2018 vom 20.05.2019, Erw. 3.4). Bei «verkehrsreichen Kantonsstrassen» können gemäss Bundesgericht umfangreiche Untersuchungen im Gutachten nötig sein, wohingegen bei wenig befahrenen Quartierstrassen unter Umständen eine Beschreibung der Örtlichkeiten ausreicht (vgl. BGE 1C_206/2008 vom 09.10.2008, Erw. 2.2).

Zu den vorgeschlagenen Neuerungen

1. Verkehrs- und Siedlungs- bzw. nicht verkehrsorientierte Strassen (Art. 1 Abs. 9 E-SSV)

Gemäss Erläuterungen soll sich aus der (nicht öffentlich zugänglichen) SN 40 040 (recte: SN 40 040b) (Anmerkung: die Norm hat seit 2019 den Titel VSS 40 040b bzw. bis 2019 war der Titel der Norm SN 640 040) gewissermassen automatisch ergeben, ob eine Strasse siedlungs- oder verkehrsorientiert sei. Bei verkehrsorientierten Strassen handle es sich demnach im Wesentlichen um solche des übergeordneten Strassennetzes.

Zunächst ergibt sich aus der Norm nicht eindeutig, ob eine Strasse verkehrs- oder siedlungsorientiert ist. Deren Ziffer 8 hält fest, dass die einzelnen Strassentypen gemäss Tabelle 1 der Norm mehrere Bedeutungen und Aufgaben haben können. Fraglich ist die Kategorisierung insbesondere bei Verbindungsstrassen (vgl. Tabelle 2 der Norm), während Sammel- und Erschliessungsstrassen gemäss Norm als nicht verkehrsorientiert gelten dürften (vgl. auch BGE 1C_117+118/2017 vom 20.03.2018, Erw. 2.2). Die Abgrenzungen sind gerade in städtischen Gebieten graduell bzw. fliessend (vgl. BGE 1C_558/2019 vom 08.07.2020, Erw. 6.6 sowie BGE 1C_618/2018 vom 20.05.2019, Erw. 3.4).

Sodann zeichnen sich verkehrsorientierte Strassen gemäss Ziffer 5 der Norm durch eine Trennung des sogenannten Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) vom motorisierten Verkehr aus. Darüber hinaus wird bei der Umschreibung verkehrs- und siedlungsorientierter Strassen neben der Bedeutung im Strassennetz an der baulichen Ausgestaltung und mithin an den tatsächlichen Verhältnissen angeknüpft. Dabei ist jedoch unklar, ob auf den Ist-Zustand oder auf das Zielbild gemäss Richtplanung abzustellen ist. Gemäss Richtplanung kann das Zielbild einer Strasse z.B. siedlungsorientiert sein, während sich die aktuelle Gestaltung und das Verkehrsaufkommen (eher oder deutlich) verkehrsorientiert präsentiert. Auch können Strassen des «übergeordneten Strassennetzes» teilweise verkehrsorientiert gestaltet sein, in einem gewissen Bereich jedoch siedlungsorientiert. Ob für die Unterscheidung zwischen verkehrs- oder siedlungsorientierten Strassen auf die tatsächlichen (Verkehrs-) Verhältnisse oder auf die Funktion gemäss Richtplan abzustellen ist, wurde in BGE 1C_117+118/2017 (Erw. 6 in fine) offengelassen.

Insbesondere problematisch ist in diesem Zusammenhang schliesslich, dass weder Art. 1 Abs. 9 E-SSV noch die VSS 40 040b definiert, was genau unter «übergeordnetem Strassennetz» zu verstehen ist.

Die Übernahme des unklaren und überholten Begriffs der verkehrsorientierten (vs. siedlungsorientierten) Strasse ins positive Recht wird deshalb abgelehnt. Im Sinne einer sachgerechten und praktikablen Lösung sollte einzig darauf abgestellt werden, ob eine

Strasse im **kantonalen** Richtplan klassiert ist. Die Frage, ob ein Gutachten zu erstellen ist oder nicht, muss im Interesse der Rechtssicherheit eindeutig mit Ja oder Nein beantwortet werden können. Andernfalls würden die Revisionsbestrebungen in der Praxis nicht die gewünschte Wirkung erzielen.

(Anmerkung: aufgrund der von Kanton zu Kanton grossen Unterschiede, welche Strassen kommunal und regional klassiert sind, kann nicht auf die kommunale oder regionale Richtplanklassierungen abgestellt werden. Es muss der kantonale Richtplan sein. Alternativ könnte darauf abgestellt werden, ob es sich um eine signalisierte Hauptstrasse (Signal 3.03) handelt.)

In diesem Kontext sei zudem auf den "[Leitfaden für den Entwurf von innerörtlichen Hauptverkehrsstrassen](#)" von 2016 (Forschungsprojekt VSS 2011/107; auch veröffentlicht als VSS Guide VSS-40303) verweisen. Dieser kommt zum Schluss, dass eine Differenzierung und Hierarchisierung des Strassennetzes nach ihrer verkehrlichen Funktion zwar richtig und wichtig sind, die Begrifflichkeit von verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen jedoch missverständlich ist, da sie suggeriert, dass verkehrsorientierte Strassen keine städtebauliche Funktion haben (Leitfaden S. 27). Die Forschungsstelle sieht Anpassungsbedarf in der einschlägigen SN-Norm, "sodass deutlich wird, dass Hauptverkehrsstrassen neben ihrer übergeordneten verkehrlichen Funktion auch lokale verkehrliche und städtebauliche Funktionen übernehmen." (Leitfaden S. 28).

2. Art. 2a Abs. 5+6 nSSV, Art. 108 nSSV, UVEK-VO T30-Zonen und BZ

Art. 2a Abs. 5+6 nSSV regelt die strassenbezogenen Zulässigkeitsvoraussetzungen von T30-Zonen an sich. Dabei hat die Rechtsprechung die Unterscheidung zwischen Abs. 5+6 relativiert und für die Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit von T30-Zonen innerorts im Wesentlichen auf die verkehrsabhängigen Anforderungen an die Verhältnismässigkeit bzw. an den Inhalt und Umfang des Gutachtens verwiesen (siehe oben).


Abweichend von den Erläuterungen wird mit den neuen Formulierungen nun eher der Eindruck einer Verschärfung denn einer Erleichterung erweckt. Mit dem in die Vernehmlassung geschickten Wortlaut wären T30-Zonen neu nur auf Nebenstrassen zulässig, und zwar primär auf nicht-verkehrsorientierten (Art. 2a Abs. 5) und in Ausnahmefällen auch auf verkehrsorientierten (Art. 2a Abs. 6). Auf signalisierten Hauptstrassen könnte die Zulässigkeit von T30-Zonen verneint oder zumindest angezweifelt werden. Im Übrigen besteht zwischen den Formulierungen von Art. 2a Abs. 5 und 6 ein gewisser Widerspruch, indem T30-Zonen bei angrenzenden T30-Zonen im Ergebnis – entgegen dem Wortlaut von Abs. 5 – gemäss Abs. 6 auch auf verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig sind, sofern ein Gutachten vorliegt. Somit sollte – falls entgegen dem vorstehenden Vorschlag am Anknüpfungskriterium «*verkehrsorientiert/nicht-verkehrsorientiert*» statt an der Klassierung gemäss kantonalem Richtplan (oder alternativ: an der Signalisierung als Hauptstrasse) festgehalten würde – in Abs. 5 zumindest das Wort «*nur*» gestrichen und der Begriff «*Strassen*» statt «*Nebenstrassen*» verwendet werden.

	<p>Generell sollten die Formulierungen von Art. 2a Abs. 5 und 6 sowie von Art. 108 SSV aber nochmals geprüft und umfassend vereinfacht werden.</p> <p>Die jetzigen Formulierungen und das Zusammenspiel von Art. 2a Abs. 5 und 6 nSSV, 108 Abs. 2, 4 und 4bis nSSV sowie Art. 3 Abs. 4 SVG und Art. 32 Abs. 3 SVG sind unübersichtlich und unnötig kompliziert. Gleichzeitig sind sie unvollständig: es fehlt die in Art. 32 Abs. 3 Satz 2 SVG geforderte explizite Ausnahmeregelung von der Gutachtenspflicht von Art. 32 Abs. 3 Satz 1 SVG. Art. 108 Abs. 4bis nSSV nimmt statt auf das SVG "nur" auf Art. 108 Abs. 4 SSV Bezug.</p> <p>Rechtsanwendende sollen sich rasch und einfach einen Überblick verschaffen können, welche Voraussetzungen für Tempo 30 gelten und in welchen Fällen Gutachten erstellt werden müssen. Dabei sollten Tempo 30-Strecken und Zonen grundsätzlich auf allen Stassenkategorien innerorts und unter denselben Voraussetzungen zulässig sein. Die SVI schlägt deshalb die folgenden Formulierungen vor:</p> <p><i>Art. 2a Abs. 5 und 6 ersatzlos streichen.</i></p> <p><i>Art. 108 Abs. 2bis</i> ^{2bis} Innerorts richtet sich die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nach Art. 3 Abs. 4 SVG;</p> <p><i>Art. 108 Abs. 4bis</i> ^{4bis} Bei Strassen innerorts kann auf die Erstellung eines Gutachtens (Art. 32 Abs. 3 SVG) verzichtet werden, wenn die betroffene Strasse nicht im kantonalen Richtplan klassiert ist (Netz des motorisierten Verkehrs). (alternativ: (...) wenn es sich nicht um eine Hauptstrasse (Signal 3.03) handelt).</p> <p>Weiter regt die SVI an, dass <i>Art. 5 Abs. 1 Satz 2 der UVEK Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen</i> in die Revision miteinbezogen und gestrichen wird. Die Bestimmung verlangt eine "Torwirkung". Dies ist nicht bei allen potenziellen T30-Strassen sachgerecht. Schliesslich sind die Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn dahingehend anzupassen, dass die Markierung "30" auch auf Strecken möglich ist. Zu guter Letzt sind Fehler im Erläuterungsbericht auszumerzen.¹</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

¹ Der Erläuterungsbericht geht davon aus, dass künftig bei T30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen nach wie vor ein Gutachten zu erstellen ist (vgl. S. 2, Abschnitt 2 und S. 4, Erläuterungen zu Art. 108 Abs. 4bis). Im neuen Art. 108 Abs. 4bis wird die Notwendigkeit eines Gutachtens (Art. 108 Abs. 4 SSV) jedoch für alle Tempo 30-Zonen wegbedingt, also auch für Zonen mit verkehrsorientierten Strassen. Der Erläuterungsbericht steht somit irritierenderweise im Widerspruch zum Wortlaut der nSSV. Der Erläuterungsbericht geht evtl. davon aus, dass für verkehrsorientierten Strassen zuerst eine T30-Strecke (mit Gutachten) verfügt werden muss, und dass diese Strecke erst in einer nachgelagerten Verfügung in eine Zone einbezogen werden kann. Dies widerspricht aber der heutigen Praxis und der Rechtsprechung des Bundesgerichts. Vgl. BGE 139 II 145 S. 166, E 4.1.3: "Dem ASTRA ist zuzustimmen, dass zwischen der Einführung einer Tempo-30-Zone und dem Einbezug einer Hauptstrasse in diese Zone zu unterscheiden ist. Allerdings ist es zulässig, beide Anordnungen in einer Verfügung zusammenzufassen, d.h. eine neue Tempo-30-Zone zu schaffen, die von vornherein auch einen Hauptstrassenabschnitt umfasst."

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Die SVI beantragt einen grundsätzlichen Paradigmenwechsel hin zu T30 als Regelgeschwindigkeit innerorts. Wird dies abgelehnt, begrüsst die vorgeschlagene Stossrichtung ausdrücklich, beantragt jedoch die Vereinfachung der Rechtslage (siehe Bemerkungen zu Frage 1 samt Formulierungsvorschlag, der nebenstehend wiederholt wird).</p> <p>Das Kriterium siedlungsorientiert/verkehrsorientiert lehnt die SVI entschieden ab, dem Verzicht auf die Gutachtenspflicht stimmt sie zu. Weiterhin – auch ohne Gutachtenpflicht – werden und können die zuständigen Behörden vorgängig prüfen, ob und wo zusätzliche Massnahmen wie Gestaltungselemente nötig sind, damit die Tempo-30-Zone von den Fahrzeuglenkerinnen und -lenker erkannt und auch eingehalten wird.</p>	<p>Vgl. Bemerkungen zu Frage 1. Die SVI schlägt vor:</p> <p><i>Art. 1 Abs. 9, Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV ersatzlos streichen.</i></p> <p><i>Art. 108 Abs. 2bis SSV</i> Innerorts richtet sich die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nach Art. 3 Abs. 4 SVG;</p> <p><i>Art. 108 Abs. 4bis SSV</i> Bei Strassen innerorts kann auf die Erstellung eines Gutachtens (Art. 32 Abs. 3 SVG, Art. 108 Abs. 4 SSV) verzichtet werden, wenn die betroffene Strasse nicht im kantonalen Richtplan klassiert ist (Netz des motorisierten Verkehrs). (alternativ: wenn es sich nicht um eine Hauptstrasse (Signal 3.03) handelt).</p> <p><i>Art. 5 Abs. 1 Satz 2 der UVEK-VO über die T-30-Zonen und die Begegnungszonen streichen.</i></p> <p><i>Markierung "30" auch auf T30-Strecken ermöglichen</i></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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Grundsätzlich begrüsst die SVI Anreize für Carpooling. Der Entscheid, ob und wo solche Zusatztafeln sinnvollerweise eingesetzt werden sollen, liegt in der Kompetenz der jeweiligen Signalisationsbehörde.</p> <p>Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften kann wie bei den im erläuternden Bericht erwähnten Versuchsanordnungen in den Kantonen Genf und Tessin namentlich an stark befahrenen Grenzübergängen sinnvoll sein.</p> <p>Die Möglichkeit, die für den öffentlichen Verkehr reservierten Spuren für Mitfahrgemeinschaften zu öffnen, lehnt die SVI jedoch ab: Eine solche Signalisierung würde die für den öffentlichen Verkehr reservierte Spur in uner-</p>	<p>«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.»</p>

	<p>wünschtem Ausmass durch motorisierten Privatverkehr belasten. Die umweltschonenden und raumeffizienten Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs sollen nicht behindert werden.</p> <p>Zu bedenken geben wir weiter, dass die wirksame polizeiliche Kontrolle herausforderungsreich bis unmöglich sein dürfte. Denkbar wäre allenfalls eine Überwachung mit automatischen Kontrollmitteln, für welche es aber eine separate gesetzliche Grundlage bräuchte. Um eine abschreckende Wirkung zu erzeugen, müsste des Weiteren das Nichtbeachten der Signalisation mit einem hohen Bussgeld bedroht sein. Eine Ordnungsbusse wegen "Missachten eines Fahrverbots" in der Höhe von Fr. 100.– würde u.E. kaum genügen.</p> <p>Schliesslich regen wir dazu an, klar festzuhalten, dass Fahrzeugen von Blaulichtorganisationen die Benützung auch ohne Verwendung besonderer Signale erlaubt ist.</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>Die unter Frage 3 dargelegten Vorbehalte bezüglich Kontrolle gelten mit Blick auf den ruhenden Verkehr erst recht.</p> <p>Eine Kontrolle wäre wohl nur automatisiert mit einer (Video-)Überwachung von Parkierenden möglich; das erscheint unverhältnismässig und datenschutzrechtlich heikel.</p>		



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 : Jean-Bernard Chassot, jb.chassot@frec.ch

<input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Fédération romande des école de conduite Route du Village 14 1070 Puidoux
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)	

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)

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)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

DTC Dynamic Test Center AG

Route Principale 127

2537 Vauffelin


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 erweiterte Anordnung von T30 Zonen wird begrüsst, denn sie erhöht generell die Sicherheit. Das DTC erachtet es noch als wichtig zu betonen, dass die Massnahme sich nur für siedlungsorientierte Strassen gut eignet. Auf verkehrsorientierten Strassen ist sie aus Gründen wie etwa der Verzicht auf Fussgängerstreifen nicht angebracht und würde das Gegenteil bewirken.		

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				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bemerkungen</th> <th>Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ein Gutachten macht nur bei unklaren Verhältnissen Sinn und verursacht ansonsten unnötige Kosten und Verzögerungen. Die Anordnung von T30 soll weiterhin verhältnismässig sein und hauptsächlich, wie in Art. 3 Abs. 4 SVG aufgelistet, aus bestimmten Gründen (zum Schutz vor Lärm und Emissionen, bei anderen Gefahren oder besonderen örtlichen Verhältnissen) angeordnet werden.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	Ein Gutachten macht nur bei unklaren Verhältnissen Sinn und verursacht ansonsten unnötige Kosten und Verzögerungen. Die Anordnung von T30 soll weiterhin verhältnismässig sein und hauptsächlich, wie in Art. 3 Abs. 4 SVG aufgelistet, aus bestimmten Gründen (zum Schutz vor Lärm und Emissionen, bei anderen Gefahren oder besonderen örtlichen Verhältnissen) angeordnet werden.	
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)						
Ein Gutachten macht nur bei unklaren Verhältnissen Sinn und verursacht ansonsten unnötige Kosten und Verzögerungen. Die Anordnung von T30 soll weiterhin verhältnismässig sein und hauptsächlich, wie in Art. 3 Abs. 4 SVG aufgelistet, aus bestimmten Gründen (zum Schutz vor Lärm und Emissionen, bei anderen Gefahren oder besonderen örtlichen Verhältnissen) angeordnet 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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" 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>Nach Ausfassung des DTC ist es wichtig, dass die Erfahrungen mit Carpooling in die Gesetzesänderung einfließen. Mitfahrgemeinschaften sollen nur bei geeigneten örtlichen Verhältnissen, d.h. wenn mehr als eine Fahrbahn zur Verfügung steht, privilegiert werden. Auch die Kontrolle der Mehrfachbesetzung soll auf ihre Machbarkeit und Gesetzestauglichkeit abgeklärt werden, insbesondere wenn diese durch Datensammlung geschieht. Die Anzahl Personen ist prinzipiell auf 2 festzulegen.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	Nach Ausfassung des DTC ist es wichtig, dass die Erfahrungen mit Carpooling in die Gesetzesänderung einfließen. Mitfahrgemeinschaften sollen nur bei geeigneten örtlichen Verhältnissen, d.h. wenn mehr als eine Fahrbahn zur Verfügung steht, privilegiert werden. Auch die Kontrolle der Mehrfachbesetzung soll auf ihre Machbarkeit und Gesetzestauglichkeit abgeklärt werden, insbesondere wenn diese durch Datensammlung geschieht. Die Anzahl Personen ist prinzipiell auf 2 festzulegen.	
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)						
Nach Ausfassung des DTC ist es wichtig, dass die Erfahrungen mit Carpooling in die Gesetzesänderung einfließen. Mitfahrgemeinschaften sollen nur bei geeigneten örtlichen Verhältnissen, d.h. wenn mehr als eine Fahrbahn zur Verfügung steht, privilegiert werden. Auch die Kontrolle der Mehrfachbesetzung soll auf ihre Machbarkeit und Gesetzestauglichkeit abgeklärt werden, insbesondere wenn diese durch Datensammlung geschieht. Die Anzahl Personen ist prinzipiell auf 2 festzulegen.							

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)
	Die Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im ruhenden Verkehr sollte zum aktuellen Zeitpunkt nicht eingeführt werden, weil für die Kontrolle der Besatzung die Anforderungen gemäss Frage 3 erst abgeklärt werden sollten.		



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 öffentlicher Verkehr VöV, Dählhölzliweg 12, 3000 Bern 6
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)
	<p>Die Einführung von Tempo-30- und Begegnungszonen würde nach der vorgesehenen Regelung zukünftig keiner systematischen Bewertung gem. SSV Art. 108, Abs. 2,3 und 4 mehr folgen. Entsprechend wächst der Ermessensspielraum der zuständigen Behörde, wie auch im erläuternden Bericht dargelegt wird.</p> <p>Dieses Vorgehen birgt das grosse Risiko, dass die Interessen des öffentlichen Verkehrs (öV) im Rahmen der Prüfung von Anordnungen zur Temporeduktion nicht adäquat berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund ist unbedingt an systematischen Prüfungen nach den definierten Kriterien zur Einführung einer Tempo-30-Reduktion festzuhalten.</p>	<p>Unveränderte Beibehaltung der heutigen Regelung gem. SSV Art. 108, Abs. 1, 2 und 4; Anordnungen zur Reduktion auf Tempo 30 sollen weiterhin gemäss den in diesen Artikeln verankerten Bestimmungen geprüft werden.</p> <p>In Ergänzung der heutigen Art. 108, Abs. 1, 2 und 4 SSV sowie Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen wären vielmehr dahingehend Regelungen zu schaffen, dass auf vom öV befahrenen Strassen die üblichen Begleitmassnahmen für Tempo-30-Zonen wie z.B. das Fehlen von Fussgängerstreifen oder das versetzte Parkieren auf Strecken keine Anwendung finden müssen.</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				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bemerkungen</th> <th>Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Die Erstellung eines Gutachtens dient der umfassenden Prüfung unter Berücksichtigung aller Akteure und deren Interessen, namentlich auch diejenigen des öV. An dieser Praxis soll festgehalten werden. Andernfalls besteht das Risiko, dass eine einseitige Situationsbeurteilung und Interessensabwägung der Nutzungsansprüche erfolgt und Entscheide zulasten des öV gefällt werden.</p> <p>Wir beantragen indes, die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen in Art. 4 um einen neuen Buchstaben c. zu erweitern, indem auch abweichende Regelungen vom Rechtsvortritt möglich sein sollen, wenn «die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil des Liniennetzes des öffentlichen Verkehrs ist.».</p> <p>Mit Anwendung dieser neuen Bestimmung würde der angestrebten öV-Priorisierung Rechnung getragen</p> </td> <td> <p>Unveränderte Beibehaltung der heutigen Regelung gem. SSV Art. 108, Abs. 1, 2 und 4 sowie des Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen.</p> <p>1 Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn:</p> <p>a. [unverändert]</p> <p>b. [unverändert]; [neu] oder</p> <p>c. die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil des Liniennetzes des öffentlichen Verkehrs ist.</p> </td> </tr> </tbody> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	<p>Die Erstellung eines Gutachtens dient der umfassenden Prüfung unter Berücksichtigung aller Akteure und deren Interessen, namentlich auch diejenigen des öV. An dieser Praxis soll festgehalten werden. Andernfalls besteht das Risiko, dass eine einseitige Situationsbeurteilung und Interessensabwägung der Nutzungsansprüche erfolgt und Entscheide zulasten des öV gefällt werden.</p> <p>Wir beantragen indes, die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen in Art. 4 um einen neuen Buchstaben c. zu erweitern, indem auch abweichende Regelungen vom Rechtsvortritt möglich sein sollen, wenn «die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil des Liniennetzes des öffentlichen Verkehrs ist.».</p> <p>Mit Anwendung dieser neuen Bestimmung würde der angestrebten öV-Priorisierung Rechnung getragen</p>	<p>Unveränderte Beibehaltung der heutigen Regelung gem. SSV Art. 108, Abs. 1, 2 und 4 sowie des Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen.</p> <p>1 Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn:</p> <p>a. [unverändert]</p> <p>b. [unverändert]; [neu] oder</p> <p>c. die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil des Liniennetzes des öffentlichen Verkehrs ist.</p>
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)						
<p>Die Erstellung eines Gutachtens dient der umfassenden Prüfung unter Berücksichtigung aller Akteure und deren Interessen, namentlich auch diejenigen des öV. An dieser Praxis soll festgehalten werden. Andernfalls besteht das Risiko, dass eine einseitige Situationsbeurteilung und Interessensabwägung der Nutzungsansprüche erfolgt und Entscheide zulasten des öV gefällt werden.</p> <p>Wir beantragen indes, die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen in Art. 4 um einen neuen Buchstaben c. zu erweitern, indem auch abweichende Regelungen vom Rechtsvortritt möglich sein sollen, wenn «die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil des Liniennetzes des öffentlichen Verkehrs ist.».</p> <p>Mit Anwendung dieser neuen Bestimmung würde der angestrebten öV-Priorisierung Rechnung getragen</p>	<p>Unveränderte Beibehaltung der heutigen Regelung gem. SSV Art. 108, Abs. 1, 2 und 4 sowie des Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen.</p> <p>1 Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn:</p> <p>a. [unverändert]</p> <p>b. [unverändert]; [neu] oder</p> <p>c. die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil des Liniennetzes des öffentlichen Verkehrs ist.</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				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bemerkungen</th> <th>Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Die neue Regelung schränkt den öV in zweifacher Hinsicht ein und resultiert in einem weiterem Attraktivitätsverlust des öV. Diese Problematik ergibt sich insb. durch:</p> <p>a) zusätzliche Benutzung der Busspuren und folglich Kapazitätsverluste für den öV.</p> </td> <td> <p>Ersatzlose Streichung von Art. 65 Abs. 15 E-SSV</p> </td> </tr> </tbody> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	<p>Die neue Regelung schränkt den öV in zweifacher Hinsicht ein und resultiert in einem weiterem Attraktivitätsverlust des öV. Diese Problematik ergibt sich insb. durch:</p> <p>a) zusätzliche Benutzung der Busspuren und folglich Kapazitätsverluste für den öV.</p>	<p>Ersatzlose Streichung von Art. 65 Abs. 15 E-SSV</p>
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)						
<p>Die neue Regelung schränkt den öV in zweifacher Hinsicht ein und resultiert in einem weiterem Attraktivitätsverlust des öV. Diese Problematik ergibt sich insb. durch:</p> <p>a) zusätzliche Benutzung der Busspuren und folglich Kapazitätsverluste für den öV.</p>	<p>Ersatzlose Streichung von Art. 65 Abs. 15 E-SSV</p>						

	b) Koppelung der Lichtsignalanlagen mit Priorisierungsfunktion des öV, die über Assistenzsysteme in den Fahrzeugen des öV aktiviert werden können. Fahrzeuge von Fahrgemeinschaften verfügen nicht über diese Funktion und bremsen somit den öV an Lichtsignalanlagen zusätzlich aus.	
--	---	--

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 type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Fussverkehr Schweiz Klosbaschtrasse 48 8032 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>Fussverkehr Schweiz begrüsst im Grundsatz, dass Tempo 30 und Begegnungszonen leichter eingeführt werden können.</p> <p>Wir bedauern jedoch, dass die Regelgeschwindigkeit innerorts nicht generell auf 30 gesenkt wird. Gemäss einer Studie der BFU könnten so ein Drittel aller schweren Unfälle vermieden werden. Ein tieferes Tempo würde dazu beitragen, sowohl die Zahl der Unfälle als auch die Unfallfolgen zu verringern. Gleichzeitig trägt Tempo 30 innerorts zu einer fussgängerfreundlicheren Stadt bei, da die negativen Effekte des Strassenverkehrs, wie Lärm und Schadstoffbelastung gesenkt werden und die innerörtlichen Bereiche eine höhere Lebensqualität bieten.</p>	

	<p>Begründung zu Antrag 1:</p> <p>Die positiven Effekte von generell Tempo 30 innerorts auf die Verkehrssicherheit, die Lärmbelastung und den Schadstoffausstoss sind durch internationale und nationale Untersuchungen nachgewiesen.</p>	<p>Antrag 1:</p> <p>Ändern der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 in VRV Art.4a, Abs. 1</p> <p>a. 30 km/h in Ortschaften;</p>
	<p>Begründung zu Änderungsantrag 2:</p> <p>Auch an anderen Stellen der Strassenverkehrsgesetzgebung werden Gutachtenspflichten für die Festsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit definiert. Unter Beachtung von Antrag 1 müssen konsequenterweise weitere Bestimmungen, insbesondere jedoch SSV Art. 108 Abs. 4, angepasst werden.</p>	<p>Änderungsantrag 2:</p> <p>Anstelle von SSV Art.108 Abs. 4bis einzufügen ist der SSV Art.108 Abs. 4 folgendermassen anzupassen:</p> <p>Vor der Festlegung von höheren 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. <i>Die Anordnung tieferen abweichender Höchstgeschwindigkeiten richtet sich nach Art. 3 Abs. 4 SVG.</i></p>
	<p>Begründung zu Änderungsantrag 3:</p> <p>Formelles: Wir teilen die Intention, dass Tempo-30-Strecken auf Hauptstrassen und starkbefahrenen Nebenstrassen nicht in der «Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» geregelt werden sollen.</p> <p>Begrifflichkeit: Die Einführung des Begriffs «verkehrsorientiert» als neuer Rechtsbegriff im Strassenverkehrsrecht ist nicht notwendig und verwirrend.</p> <p>1) Die Begriffe «verkehrsorientiertes» und «siedlungsorientiertes Strassennetz» stammen aus der VSS Norm 40 040. Diese Norm befindet sich in Überarbeitung. Aktuell läuft die Vernehmlassung dazu. Gemäss Entwurf werden die Begriffe «verkehrsorientiert» und «siedlungsorientiert» ersetzt. Es ist darum nicht empfehlenswert, diese Begriffe als neue Rechtsbegriffe zu übernehmen.</p> <p>2) Anstatt in SSV Art. 2a den Begriff «nicht verkehrsorientiert» zu verwenden, ist es – wenn schon – vorteilhafter den Begriff «nicht vortrittsberechtigigt» zu verwenden. Dieser Begriff existiert in der Strassenverkehrsgesetzgebung bereits und bedarf keiner neuen Definition.</p> <p>3) Wenn verkehrsberuhigte Zonen nur noch an «nicht verkehrsorientierten» Strassen eingerichtet werden können, besteht die Gefahr,</p>	<p>Änderungsantrag 3:</p> <p>SSV Art. 2a Abs. 5: Der Begriff «nicht verkehrsorientierten» ist zu streichen.</p> <p>Folglich entfällt auch SSV Art. 1 Abs. 9.</p> <p>Eventualantrag zu Änderungsantrag 3:</p> <p>SSV Art.2a Abs. 5: Die Wörter «nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen» sind mit «nicht vortrittsberechtigigten Nebenstrassen» zu ersetzen.</p> <p>Folglich entfällt auch SSV Art. 1 Abs. 9.</p>

	dass auch der Einsatzbereich von Begegnungszonen stark eingeschränkt wird. Denn Begegnungszonen werden nicht nur in Wohnquartieren mit wenig motorisiertem Individualverkehr eingerichtet, sondern auch in vielen Geschäfts- und Zentrumsgebieten sowie in Altstädten und Bahnhofsplätzen. In all diesen Gebieten kann ein grosses Verkehrsaufkommen vorherrschen, das auch als «verkehrsorientiert» bezeichnet werden kann.	
--	--	--

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)		
	Begründung zu Änderungsantrag 4: Der Art.6 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen legt fest, dass die Wirkung der Ziele, die im Gutachten nach Art. 3 festgelegt wurden nach einem Jahr auf die Wirkung überprüft werden müssen. Mit dem Wegfall von Art. 3 gibt es auch keine Ziele mehr, die geprüft werden können, damit wird dieser Artikel obsolet.	Änderungsantrag 4: Art. 6 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen ist aufzuheben.	

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» beigegefügt 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)		
	Grundsätzlich kann es durchaus zweckmässig sein, ein solches Symbol für bestimmte Fahrstreifen einzuführen. Einer Öffnung von Strassen mit dem allgemeinen Fahrverbot für jegliche Motorfahrzeuge, sobald mehr als eine Person mitfährt, ist aber grundsätzlich abzulehnen. Der Abschnitt ist komplett zu streichen oder wie vorgeschlagen abzuändern.	Art. 65 Abs. 15 und 16 15 Die den Signalen « Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen » (2.01), « Verbot für Motorwagen » (2.03) und «Busfahrbahn» (2.64) beigegefügte Zusatztafel mit dem Wort «ausgenommen» und dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) zeigt an, dass die	

	<p>Begründung:</p> <p>Die Signale «Allgemeines Fahrverbot» und «Verbot für Motorwagen» werden in vielen Innenstädten 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. Es kann nicht sein, dass die Gesetzgebung nun neu die Möglichkeit schafft, solche Zonen belegungsabhängig für den MIV freizugeben. Dasselbe gilt für Flur- und Waldwege auf denen schon heute die Fahrverbote kaum durchgesetzt werden. Mit dem neuen Symbol wird sich sehr schnell ein Gewohnheitsrecht in den Köpfen festigen, so dass die Fahrverbote noch weniger beachtet werden als heute. Leittragende sind insbesondere Menschen mit Mobilitätsbehinderung, deren Lebensraum täglich mehr eingeschränkt wird und deren geschützte Verkehrsbereiche immer mehr für Motorfahrzeuge jeglicher Art geöffnet werden.</p>	<p>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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

Elektronisch an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Bern, 14. Februar 2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur vorgeschlagenen Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar.

Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Der VCS begrüsst 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

Der VCS begrüsst die Einführung der Signalisation Carpooling, fordert jedoch Anpassungen bei der vorgeschlagenen Umsetzung und schlägt die Anwendung der neuen Signalisation für Mitfahrgemeinschaften auf bestehenden Spuren des motorisierten Individualverkehrs und bei Pannestreifenumnutzungen vor.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Ruedi Blumer

Präsident

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 begrüsst der VCS 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 beantragt der VCS den Artikel 65 Abs. 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 checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: VCS Verkehrs-Club der Schweiz Aarberggasse 61, 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)

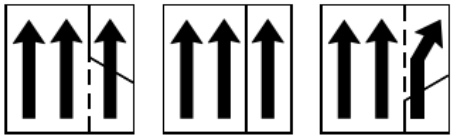
1.	Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Tempo-30-Zonen	
	Sind Sie einverstanden, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen den allgemeinen Regeln für Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen unterstellt wird (Art. 108 Abs. 4 ^{bis} E-SSV)?	
	<input 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>		
<p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p>	<p><input type="checkbox"/> NEIN</p>	<p><input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen</p>	
	<p>Bemerkungen</p> <p>Der VCS begrüsst die Absichten des Bundes, die Verkehrsüberlastung und Umweltbelastung durch entsprechende Massnahmen zu reduzieren. Der VCS fordert 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 kann der VCS nicht unterstützen, da sie der Verringerung der Verkehrsüberlastung sowie Umweltbelastung zuwiderläuft.</p>	<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p> <p>Antrag 3:</p> <p><i>Art. 65 Abs. 15 ganz streichen</i></p> <p>Eventualantrag zu Antrag 3:</p> <p><i>Art. 65 Abs. 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>Der VCS lehnt die Mitbenutzung der Busfahrbahn durch Mitfahrgemeinschaften ab. Mit der Öffnung des ansonsten dem ÖV und teilweise Veloverkehr vorbehaltenen Fahrbahnstreifens für Mitfahrgemeinschaften wird eine Kapazitätserweiterung und somit Mehrverkehr generiert, der ÖV ausgebremst und die Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr 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. Ausserdem würde die neue Regelung zu unregelmässigeren Fahrten des ÖVs auf den entsprechenden Spuren wegen abrupten Einbiegens der Autos auf die Busspur, sowie zu generell hektischerem und unregelmässigerem Verkehr auf den Busspuren führen, was auch eine erhöhte Unfallgefahr zur Folge hätte. Die nachhaltigen und ressourceneffizienten Verkehrsmittel - ÖV und Veloverkehr - würden durch diese Öffnung eingeschränkt.</p> <p>Das Bilden von Fahrgemeinschaften (Carpooling) erhöht den Besetzungsgrad der Fahrzeuge und senkt die Fahrleistung. Die vorgeschlagenen Anwendungsorte der neuen Signalisation erhöhen jedoch die Verkehrskapazitäten (Fahrverbote) und beschneiden den förderungswürdigen nachhaltigen Verkehr (ÖV und Velo).</p> <p>Deshalb schlägt der VCS die Anwendung der neuen Signalisation auf bestehenden MIV-Fahrspuren und bei Pannestreifenumnutzungen (PUN) als Kontingentierungsmassnahme vor. Das Carpooling soll eine Voraussetzung 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>Der VCS erachtet 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>	
--	--	--



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: Schweizerische Vereinigung für Verkehrspsychologie VfV c/o Livia Bühler, lic. phil. Universität Bern Institut für Rechtsmedizin Abteilung Verkehrsmedizin, -psychiatrie und -psychologie (VMPP) Murtenstrasse 26 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
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Wir unterstützen die Position der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), dass diese Änderung sich nicht nur auf die siedlungsorientierten Strassen beschränken sollte. Auch an verkehrsorientierten Strassen können Menschen wohnen (zumeist Personen mit tieferem sozio-ökonomischem Status). Auch und gerade diese Personen haben ein Anrecht auf eine möglichst sichere Verkehrsumgebung. Die Änderung in der vorgesehenen Form würde Personen mit höherem sozio-ökonomischem Status, die in siedlungsorientierten Strassen wohnen bevorzugen, die ohnehin		

	weniger Stark von Verkehrsunfällen belastet 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Eine erleichterte Anordnung von Tempo 30 dient der Verkehrssicherheit, dem Umweltschutz und der Lebensqualität der Bewohner. Es sollte allerdings berücksichtigt werden, dass die alleinige Festlegung einer tieferen Höchstgeschwindigkeit das Geschwindigkeitsverhalten der Lenker nicht ausreichend verändert. Vor allem bauliche Veränderungen aber auch Geschwindigkeitskontrollen sind zur Durchsetzung tieferer Limiten notwendig.		

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)	
	Eine Steigerung der Auslastung von PWs ist in verschiedener Hinsicht (Umweltschutz, innerstädtischer Flächenverbrauch usw.) sinnvoll und wird von uns unterstützt. Negativ ist jedoch anzumerken, dass bei jungen Lenken-		

	den, gleichaltrige Passagiere zu einem erhöhten Unfallrisiko führen. Insbesondere junge Männer können unter diesen Umständen zu riskanterer Fahrweise neigen. Dies gilt in besonderem Masse bei Nachtfahrten und bei Fahrten unter Alkoholeinfluss.	
--	---	--

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: Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern Kontakt: christoph.merkli@pro-velo.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)
	<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 vor 20 Jahren auch deswegen erlassen, damit</p>	

	<p>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
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	<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>Nachkontrollen</i></p> <p>Die Beibehaltung der Nachkontrolle wird als wichtige Massnahme zur Qualitätssicherung begrüsst.</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 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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" 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>Wir lehnen die Mitbenutzung der Busfahrbahn und das Durchfahren von Fahrverboten durch Mitfahrgemeinschaften ab. Mit der Öffnung des ansonsten dem ÖV und teilweise Veloverkehr vorbehaltenen Fahrbahnstreifens für Mitfahrgemeinschaften wird eine Kapazitätserweiterung und somit Mehrverkehr generiert, der ÖV ausgebremst und die Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr verringert. Der Vorschlag steht auch im Widerspruch zur Absicht des Bundesrates, Busspuren für den Veloverkehr generell zu öffnen. (vgl. Bericht "Verkehrsflächen für den Langsamverkehr v. 10.12.2021) Zudem kann es 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. Ausserdem würde die neue Regelung zu unregelmässigeren Fahrten des ÖVs auf den entsprechenden Spuren wegen abrupten Einbiegens der Autos auf die Busspur, sowie zu generell hektischerem und unregelmässigerem Verkehr auf den Busspuren führen, was auch eine erhöhte Unfallgefahr gerade für Velofahrende zur Folge hätte. Die nachhaltigen und ressourceneffizienten Verkehrsmittel - ÖV und Veloverkehr - würden durch diese Öffnung eingeschränkt.</p> <p>Das Bilden von Fahrgemeinschaften (Carpooling) erhöht den Besetzungsgrad der Fahr-</p>	<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p> <p>Antrag 3: <i>Art. 65 Abs. 15 ganz streichen</i></p> <p>Eventualantrag zu Antrag 3: <i>Absatz 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>Antrag 4:</p>  <p>4.77.2</p> <p>Art. 59</p>

	<p>zeuge und senkt die Fahrleistung. Die vorgeschlagenen Anwendungsorte der neuen Signalisation erhöhen jedoch die Verkehrskapazitäten (Fahrverbote) und beschneiden den förderungswürdigen nachhaltigen Verkehr (ÖV und Velo).</p> <p>Deshalb schlagen wir - eventualiter - die Anwendung der neuen Signalisation auf bestehenden MIV-Fahrspuren und bei Pannestreifenumnutzungen (PUN) als Kontingentierungsmassnahme vor. Das Carpooling soll eine Voraussetzung für die PUN-Nutzung sein.</p>	<p>«^{2bis} Dem Signal «Freigabe des Pannestreifens» (4.77.2) beigefügte Zusatztafel mit dem Wort «ausgenommen» und dem Symbol «Mitfahrergemeinschaft» (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 Mitfahrergemeinschaften (Carpooling) im ruhenden Verkehr		
	Sind Sie einverstanden, dass das Symbol «Mitfahrergemeinschaft» 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
	<p>Bemerkungen</p> <p>Wir erachten ein Parkplatzangebot für Mitfahrergemeinschaften 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 Mitfahrergemeinschaften nicht zu einer Erhöhung der Parkplatzanzahl führen, sondern dass diese innerhalb des bereits existierenden Parkplatzaufkommens ausgediebt werden.</p>	<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</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: Stiftung SchweizMobil Monbijoustrasse 61 3007 Bern Kontakt: Bruno Hirschi, Mitglied der Geschäftsleitung, bruno.hirschi@schweizmobil.ch . 031 313 02 83
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)
	Tempo 30 Zonen auch auf siedlungsorientierten Strassen können dazu beitragen, dass im Siedlungsgebiet sichere Veloverbindungen angeboten werden kann.	

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 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 type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)



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

Datum	Telefon	Unser Zeichen	Betrifft
22.02.2022	052 723 05 56	Walter Wobmann	Stellungnahme FMS

Stellungnahme Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS – Vernehmlassung zur Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Föderation der Motorradfahrer der Schweiz FMS setzt sich seit 1914 für das Wohl der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer ein und vertritt deren Interessen. Angeschlossen sind rund 160 Clubs und zwei Kantonalverbände, aber auch Einzelmitglieder. Als Landesverband unterstützen wir ebenfalls die Anliegen des Motorsports sowie des Motorrades im Allgemeinen. Die FMS arbeitet in verschiedenen nationalen Gremien aktiv mit und ist Mitglied der Swiss Olympic, der FIM Europe sowie der Weltorganisation FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Einleitende Bemerkungen

Der Bundesrat will mit der Teilrevision der Signalisationsverordnung neue Signale für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr und ruhenden Verkehr einführen sowie auch die Anordnungsbedingungen für Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen vereinfachen.

Die FMS lehnt die Teilrevision ab, weil sie zu einer wesentlichen Verschlechterung der Verkehrssicherheit und zu einer gezielten Kapazitätsbeschränkung im Fahrverkehr und ruhenden Verkehr führen könnte.

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld
Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

Detaillierte Bemerkungen

Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Begegnungs-, und Fussgänger- und Tempo-30-Zonen

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen muss weiterhin Art. 108 Abs. 2 SSV unterliegen und kann nicht allein auf der Grundlage des Kriteriums der Verbesserung der Lebensqualität entschieden werden. Der bundesrätliche Vorschlag läuft darauf hinaus, die Verallgemeinerung von Tempo 30 innerorts zu erlauben. Innerorts muss Tempo 50 die Regel bleiben, ausser dort, wo konkrete Bedürfnisse der Verkehrssicherheit oder der Begrenzung übermässiger Lärmemissionen nachgewiesen werden.

Auch sieht die Teilrevision nicht nur bei Tempo-30-Zonen, sondern auch bei Begegnungs- und Fussgängerzonen eine Vereinfachung der Anordnungsbedingungen vor. Diese Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten führen zur Aufhebung der Strassenhierarchien, Hauptstrassen sind nicht mehr attraktiver als Wohnquartierstrassen. Dies führt zu mehr Schleichverkehr in den Wohnquartieren und einer Vermischung der Verkehrsteilnehmenden. Velofahrer, Fussgänger und Autofahrer begegnen sich so auf den eigentlich zu beruhigenden Wohnquartierstrassen. Es entstehen gefährliche Situationen und die Belastung für die Anwohner nimmt zu. Sofern an einzelnen Stellen eine Temporeduktion notwendig sein sollte, ist diese mit wenigen, gezielten Massnahmen umzusetzen.

Das Parlament hat erst im Dezember 2021 eine parlamentarische Initiative mit der gleichen Zielsetzung verworfen. Zudem hatte sich im März 2001 der Souverän mit 79,7 Prozent der Stimmen und sämtlichen Kantonen klar gegen eine generelle Einführung von Tempo 30 innerorts ausgesprochen. Eine kürzlich durchgeführte Umfrage zeigt, dass sich diese Haltung nicht geändert hat: 84 Prozent der Bevölkerung will am aktuell geltenden Geschwindigkeitsregime innerorts festhalten.

Der Bundesrat sollte insofern den Willen des Parlaments und des Souveräns in dieser Frage berücksichtigen.

Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Anordnung von Tempo-30-Zonen

Das Gutachten verpflichtet insbesondere dazu, die Hierarchie des kommunalen Strassennetzes zu betrachten, Sicherheitsdefizite zu bewerten und Massnahmen zu deren Behebung vorzuschlagen sowie die Durchschnittsgeschwindigkeiten zu dokumentieren (aktueller Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen).

Diese Elemente sind für die korrekte und risikofreie Einrichtung einer Zone unerlässlich und bilden die Voraussetzung dafür, dass nach einem Jahr die Wirksamkeit der Einrichtung der Zone beurteilt werden kann. Ein Verzicht auf das Gutachten öffnet den Weg für die Einrichtung von Zonen ohne Rücksicht auf die Verkehrshierarchie und mögliche Defizite bei der Verkehrssicherheit, was nicht akzeptabel ist.

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org



Die Einführung von Tempo-30-Zonen bedeutet oft eine Verengung der Fahrbahn durch bauliche Massnahmen. Es sind Fälle bekannt, dass bei solchen Massnahmen nicht oder zu wenig an die bis 3,50m breiten Ausnahme-Fahrzeuge der Landwirtschaft, an den Winterdienst und an die Rettungsfahrzeuge gedacht wurde, so dass da und dort schon Rückbauten notwendig wurden. Ohne Gutachten, dürfte sich dieses Problem bei der Einführung von Tempo-30-Zonen noch verschärfen.

Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr und ruhenden Verkehr

Die vorgeschlagene Verordnungsanpassung könnte zu einer gezielten und deutlichen Kapazitätsbeschränkung im Strassenverkehr führen. Die Einführung von Fahrspuren für Fahrgemeinschaften durch eine Verordnung scheint uns generell ungenügend fundiert.

Eine vom Parlament angenommene gesetzliche Verankerung der vorgeschlagenen Carpooling-Spuren ist erforderlich, da diese grundsätzlich den in der Verfassung verankerten freien Zugang zu öffentlichen Strassen verletzen würde. Insbesondere lehnen wir eine Reduktion der Strassenkapazität (Anzahl der Fahrspuren) für den Strassengüterverkehr und den Berufsverkehr ab. Die vorliegende Änderung ist jedoch nicht in ein klares Konzept eingebettet.

Zuletzt ist eine Einschränkung der Parkplatzmöglichkeiten infolge von Carpooling ebenfalls abzulehnen, da es zu einer Reduktion der Parkplatzzfelder für die anderen Verkehrsteilnehmenden führt und fast unmöglich zu kontrollieren wäre.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Sportliche Grüsse

FMS Föderation Motorradfahrer Schweiz

Nationalrat Walter Wobmann
Zentralpräsident FMS

Andrea Läderach
Generalsekretärin FMS

Anhang: Fragebogen

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org



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: Föderation Motorradfahrer Schweiz FMS Zürcherstrasse 376 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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sind Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten. Eine Ausklammerung dieser Abweichungen vom entsprechenden Art. 108 SSV durch den vorgeschlagenen Art. 108 Abs. 4 ^{bis} , der bei Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen neu auf Art. 3 Abs. 4 SVG verweist, riskiert, dass diese Ausnahmen somit grossflächig zur Regel werden. Deshalb lehnen wir diese Änderung ab.	

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld
 Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

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>Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen braucht es aus unserer Sicht weiterhin ein Gutachten, um abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Der vorgeschlagene neue Art. 108 Abs. 4^{bis} hebt diesen Mechanismus im Wesentlichen aus.</p> <p>Ohne dieses Gutachten könnte die Verkehrssicherheit gefährdet werden, wenn nicht mehr abgeklärt wird, ob die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen im Umkehrschluss unnötig, zweckfremd und unverhältnismässig sind. Die Praxis zeigt, dass solche Zonen oft nach der Prüfung angepasst werden müssen.</p> <p>Entsprechend bestehen wir weiterhin auf dieses Gutachten.</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)

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld

Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org



	Die vorgeschlagene Verordnungsanpassung könnte zu einer gezielten und deutlichen Kapazitätsbeschränkung im Strassenverkehr führen. Die Einführung von Fahrspuren für Fahrgemeinschaften durch eine Verordnung scheint uns generell ungenügend fundiert.	
--	---	--

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)
	Diese Massnahme ist schwierig zu kontrollieren und führt zu einer Reduktion der Parkplätze für die anderen Teilnehmer (u.a. die Geschäfts- und Arbeitsfahrzeuge).		

FMS Sekretariat, Zürcherstrasse 376, CH-8500 Frauenfeld
 Phone +41 52 723 05 56 – Fax +41 52 723 05 55 – E-Mail fms@swissmoto.org – Internet www.swissmoto.org

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

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

Bern, 21. Februar 2022

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

Stellungnahme von Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Einleitende Bemerkungen

Zur Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen ist bisher ein Gutachten notwendig: Heute können Tempo-30-Zonen wie andere abweichende Höchstgeschwindigkeiten nur aufgrund eines vorgängig erstellten Gutachtens angeordnet werden, das belegt, dass diese Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Der Bundesrat will nun die Anordnungsbedingungen für Tempo-30-Zonen auf untergeordneten Strassen im Siedlungsbereich vereinfachen, um unter anderem auf das Gutachten verzichten zu können.

Konkret soll die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen von den qualifizierten Regeln für Geschwindigkeitsanordnungen ausgenommen und den allgemeinen Regeln für Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen unterstellt werden. Neben siedlungsorientierten Strassen wären davon faktisch auch gewisse verkehrsorientierte Strassen betroffen.

Im Gegensatz dazu, soll die Differenzierung zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen nun auch im Strassenverkehrsrecht hervorgehoben resp. in der Signalisationsverordnung festgehalten werden, zumal sie mit der vorgeschlagenen Rechtsänderung an Bedeutung noch zunehmen wird.

Ausserdem soll zur Förderung von Mitfahrgemeinschaften eine neue Signalisationsmöglichkeit geschaffen werden. Die neue Signalisation soll von den zuständigen Behörden auf einzelnen Fahrstreifen, aber auch auf der ganzen Fahrbahn und auf Parkplatzfelder angewendet werden können.

Position vom AGVS

Für den AGVS ist die Einführung eines klareren Rahmens für die Festlegung von Hauptachsen positiv zu bewerten. Eine Analyse der Auswirkungen von Tempo-30-Zonen ist jedoch weiterhin erforderlich, um zu verhindern, dass solche Zonen unangemessen oder für ideologische Zwecke genutzt werden.

«Verkehrsorientierte Strassen» - Art. 1 Abs. 9

Art. 1 Abs. 9 SSV	Art. 1 Abs. 9 E-SSV
⁹ ...	⁹ Verkehrsorientierte Strassen sind Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und Bestandteile des übergeordneten Netzes sind.

Ein flüssiger Strassenverkehr ist wesentlich, damit die Nachhaltigkeit der Strassenmobilität gewährleistet ist. Ein effizienter Verkehrsfluss bedeutet auch weniger Stau, weniger Emissionen, führt zu Zeitgewinnen und erhöht die Verkehrssicherheit.

Art. 65 Abs. 15 und 16 / Art. 79 Abs. 4 Bst. e

Art. 65 Abs. 15 und 16 E-SSV	Vorschlag AGVS
¹⁵ Die den Signalen «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01), «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. ¹⁶ Die den Signalen «Parkieren gestattet» (4.17), «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) und «Parkieren gegen Gebühr» (4.20) beigefügte Zusatztafel mit dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) zeigt an, dass die betroffene Fläche nur von Fahrzeugen benutzt werden darf, die beim Zu- und Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind.	¹⁵ [streichen] ¹⁶ [streichen]

Art. 79 Abs. 4 Bst. e E-SSV	Vorschlag AGVS
<p>⁴ Parkfelder können mit einem markierten Symbol für folgende Fahrzeugarten und Benutzergruppen reserviert werden:</p> <p>e. mit dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) für Fahrzeuge, die beim Zu- und Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind.</p>	<p>⁴ Parkfelder können mit einem markierten Symbol für folgende Fahrzeugarten und Benutzergruppen reserviert werden:</p> <p>e. [streichen]</p>

Der AGVS lehnt die Carpooling-Signalisation ab. Die vorgeschlagene Verordnungsanpassung kann zur einer gezielten und deutlichen Kapazitätsbeschränkung im Strassenverkehr führen. Die Einführung von Fahrspuren für Fahrgemeinschaften durch eine Verordnung scheint uns generell ungenügend fundiert.

Eine vom Parlament angenommene gesetzliche Verankerung der vorgeschlagenen Carpooling-Spuren ist erforderlich, da diese grundsätzlich den in der Verfassung verankerten freien Zugang zu öffentlichen Strassen verletzen würde. Insbesondere lehnen wir eine Reduktion der Strassenkapazität (Anzahl der Fahrspuren) für den Strassengüterverkehr und den Berufsverkehr ab. Die vorliegende Änderung ist jedoch nicht in ein klares Konzept eingebettet.

Zuletzt ist eine Einschränkung der Parkplatzmöglichkeiten (Art. 65 Abs. 16 und Art. 79 Abs. 4 Bst. e) infolge von Carpooling ebenfalls abzulehnen, da es zu einer Reduktion der Parkplatze für die anderen Verkehrsteilnehmenden führt und fast unmöglich zu kontrollieren wäre.

Art. 2a Abs. 5 und 6

Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV	Art. 2a Abs. 5 und 6 E-SSV	Vorschlag AGVS
<p>⁵ Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig.</p> <p>⁶ Wird auf einem Hauptstrassenabschnitt auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.</p>	<p>⁵ Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig.</p> <p>⁶ Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.</p>	<p>⁵ Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig.</p> <p>⁶ Wird auf einem Abschnitt einer verkehrsorientierten Strasse auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z. B. in einem Ortszent-</p>

		rum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.
--	--	---

Die Einführung von Tempo-30- Begegnungs- und Fussgängerzonen sind nur auf verkehrsarmen Strassen in Wohnquartieren mit möglichst gleichartigem Charakter sinnvoll, wenn damit die Verkehrssicherheit erhöht und nicht reduziert wird. Die Tendenz zeigt jedoch, dass viele Städte solche Zonen für ideologische Zwecke nutzen wollen.

Diese Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten führen zur Aufhebung der Strassenhierarchien, Hauptstrassen sind nicht mehr attraktiver als Quartierstrassen. Dies führt zu mehr Schleichverkehr in den Quartieren und einer Vermischung der Verkehrsteilnehmer. Velofahrer, Fussgänger und Autofahrer begegnen sich so auf den eigentlich zu beruhigenden Quartierstrassen. Es entstehen gefährliche Situationen und die Belastung der Quartierbewohner nimmt zu. Sofern an einzelnen Stellen eine Temporeduktion notwendig sein sollte, ist diese mit wenigen, gezielten Massnahmen umzusetzen.

Art. Art. 108 Abs. 4^{bis}

Art. Art. 108 Abs. 4 ^{bis} E-SSV	Vorschlag AGVS
4 ^{bis} In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Art. 3 Abs. 4 SVG.	4 ^{bis} [streichen]

Der AGVS lehnt das Wegfallen des Gutachtens für die Einführung von Tempo-30-Zonen ab. Ein solches Gutachten über die Auswirkungen von Tempo-30-Zonen ist weiterhin erforderlich, um sicherzustellen, dass solche Zonen angemessen eingesetzt und nicht für ideologische Zwecke genutzt werden. Um die Verkehrssicherheit, die Ver- und Entsorgung, die Erreichbarkeit von Ortszentren wie auch den generellen Verkehrsfluss nicht zu gefährden, erlaubt ein solches Gutachten die dazu notwendige Güterabwägung, damit die Netzhierarchie respektiert und Ausweichverkehr unterbunden werden kann.

Angesichts der sehr unterschiedlichen Auslegung in den Regionen, Dörfern und Städten braucht es unbedingt einen einheitlichen Rahmen, damit die Tempo-30-Zonen von allen Verkehrsteilnehmern verstanden werden und somit die Verkehrssicherheit nicht in Frage gestellt wird.

In der Praxis müssen viele Tempo-30-Zonen nach der Kontrolle der realisierten Massnahmen gem. Art. 6 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen angepasst und korrigiert werden. Ohne Gutachten würden diese notwendigen Korrekturen nicht mehr gemacht.

Schliesslich könnte die vorgeschlagene Anpassung auf Verordnungsstufe auch grundsätzlich die Rechtssicherheit in Frage stellen: Der Art. 32 Abs. 3 SVG sieht ein obligatorisches Gutachten vor, um die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einem Strassenabschnitt zu senken oder zu erhöhen. Das Gesetz sieht auch vor, dass der Bundesrat Ausnahmen zulassen kann. Da Ausnahmen nicht die allgemeine Regel sein dürfen, müssten sie konkret sein - oder zumindest hinreichend genau bezeichnet werden. Der in die Vernehmlassung gegebene Verordnungsentwurf zielt jedoch darauf ab, das gesetzlich geforderte Gutachten für alle Tempo-30-Zonen in der Schweiz abzuschaffen. Es stellt sich daher die berechnigte Frage, ob dieser Entwurf mit dem geltenden SVG vereinbar ist. Um keine Rechtsunsicherheiten zu schaffen, die die Haftung der Kantone und Gemeinden nach sich ziehen könnten (insbesondere im Falle eines schweren Unfalls in einer Tempo-30-Zone, die nicht Gegenstand eines Gutachtens war), muss der Verzicht auf das Gutachten im Gesetz verankert werden.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)



Thomas Hurter
Zentralpräsident



Olivier Maeder
Mitglied der Geschäftsleitung




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: Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) Wölflistrasse 5 3006 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)
	<p>Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sind Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten. Eine Ausklammerung dieser Abweichungen vom entsprechenden Art. 108 SSV durch den vorgeschlagenen Art. 108 Abs. 4^{bis}, der bei Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen neu auf Art. 3 Abs. 4 SVG verweist, riskiert, dass diese Ausnahmen somit grossflächig zur Regel werden.</p> <p>Deshalb lehnen wir diese Änderung ab.</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				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bemerkungen</th> <th>Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen braucht es weiterhin ein Gutachten, um abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Der vorgeschlagene neue Art. 108 Abs. 4bis hebt diesen Mechanismus im Wesentlichen aus.</p> <p>Ohne dieses Gutachten könnte die Verkehrssicherheit gefährdet werden, wenn nicht mehr abgeklärt wird, ob die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen im Umkehrschluss unnötig, zweckfremd und unverhältnismässig sind. Die Praxis zeigt, dass solche Zonen oft nach der Prüfung angepasst werden müssen.</p> <p>Entsprechend bestehen wir weiterhin auf einem Gutachten.</p> </td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	<p>Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen braucht es weiterhin ein Gutachten, um abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Der vorgeschlagene neue Art. 108 Abs. 4bis hebt diesen Mechanismus im Wesentlichen aus.</p> <p>Ohne dieses Gutachten könnte die Verkehrssicherheit gefährdet werden, wenn nicht mehr abgeklärt wird, ob die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen im Umkehrschluss unnötig, zweckfremd und unverhältnismässig sind. Die Praxis zeigt, dass solche Zonen oft nach der Prüfung angepasst werden müssen.</p> <p>Entsprechend bestehen wir weiterhin auf einem Gutachten.</p>	
Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)						
<p>Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen braucht es weiterhin ein Gutachten, um abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Der vorgeschlagene neue Art. 108 Abs. 4bis hebt diesen Mechanismus im Wesentlichen aus.</p> <p>Ohne dieses Gutachten könnte die Verkehrssicherheit gefährdet werden, wenn nicht mehr abgeklärt wird, ob die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen im Umkehrschluss unnötig, zweckfremd und unverhältnismässig sind. Die Praxis zeigt, dass solche Zonen oft nach der Prüfung angepasst werden müssen.</p> <p>Entsprechend bestehen wir weiterhin auf einem Gutachten.</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				
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bemerkungen</th> <th>Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)		
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)
	Diese Massnahme ist schwierig zu kontrollieren und führt zu einer Reduktion der Parkplätze für die anderen Teilnehmer (u.a. die Geschäfts- und Arbeitsfahrzeuge).		

Bern, 27. Januar 2022

Absender	Stefan Siegrist
Telefon	+41 31 390 22 22
E-Mail	s.siegrist@bfu.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Simonetta Sommaruga, Bundesrätin
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Teilrevision der Signalisationsverordnung

Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur oben genannten Vernehmlassung Stellung nehmen zu dürfen. Ergänzend zum Fragebogen möchten wir auf folgende Aspekte aufmerksam machen.

Die BFU begrüsst das vereinfachte Einführen von Tempo-30-Zonen auf dem siedlungsorientierten Strassennetz. Aus Präventionssicht sollte diese Erleichterung allerdings nicht nur die siedlungsorientierten, sondern auch die verkehrsorientierten Strassen umfassen. Dort, wo es die Verkehrssicherheit erfordert, müssen nämlich auch Hauptverkehrsachsen in Tempo-30-Zonen eingeschlossen werden. Dies ist insbesondere bei jenen Strassen der Fall, die beidseitig dicht bebaut sind.

Entlang dieser Strassen muss mit einem erhöhten Aufkommen von schwachen Verkehrsteilnehmenden – z. B. Kinder, Seniorinnen und Senioren, die Fuss unterwegs sind – gerechnet werden. Da diese verkehrsorientierten Strassen weiterhin vortrittsberechtigt bleiben, wirkt sich die Temporeduktion in aller Regel nicht negativ auf den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit aus. Hingegen steigt die Verkehrssicherheit: Gemäss statistischen Analysen der BFU zeigt sich eine durchschnittliche Reduktion von mindestens 33 % aller schweren Unfälle.

Ad Art. 1 Abs. 9 E-SSV / Ausdruck «verkehrsorientierte» Strasse

Die in der VSS-Norm 40 040 definierten Ausdrücke «verkehrsorientiert» sowie «siedlungsorientiert» sind veraltet und genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr. Deshalb sollen sie im Rahmen einer Revision ersetzt werden.

Art. 1 Abs. 9 E-SSV definiert die verkehrsorientierten Strassen als Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und Bestandteile des übergeordneten Netzes sind. In Anbetracht der vielfältigen Anforderungen, denen eine Strasse heutzutage gerecht werden muss, greift diese Definition zu kurz. Auch auf diesen Strassen gilt es, die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger und die Aufenthaltsqualität zu optimieren. Zudem wird der Veloverkehr immer wichtiger und zahlreicher. Diese Strassen müssen daher neben dem Durchgangsverkehr in erhöhtem Masse auch den Bedürfnissen des Langsamverkehrs gerecht werden.

Vor diesem Hintergrund ist in der Revision der VSS-Norm 40 040 vorgesehen, künftig nur noch die Bezeichnungen «Basisnetz» und «Ergänzendes Netz» zu verwenden. Sie werden wie folgt definiert:

- Das **Basisnetz** übernimmt verkehrlich primär die Funktion des Durchleitens oder des Verbindens. Im Innerortsbereich kann es je nach Situation auch dem Sammeln und dem Erschliessen dienen. Diese Strassen ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Das Basisnetz entlastet die verkehrlich untergeordneten Strassen vom ortsfremden Verkehr.

- Das **ergänzende Netz** beinhaltet die verkehrlich untergeordneten Strassen. Sie übernehmen verkehrlich primär die Funktion des Sammelns und des Erschliessens. Die Strassen ermöglichen sichere Transporte. Auf dem ergänzenden Netz wird der Verkehr gebündelt auf das Basisnetz geleitet.

Die revidierte Norm wird voraussichtlich gegen Ende 2022 in Kraft treten. Daher empfiehlt die BFU, den veralteten Begriff «verkehrsorientiert» in der SSV entsprechend zu ersetzen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen im Interesse der Verkehrssicherheit.

Freundliche Grüsse



Stefan Siegrist
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: BFU, Hodlerstrasse 5a, 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)

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:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Hindernisfreie Architektur – Die Schweizer Fachstelle Zollstrasse 115 8005 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>Die Schweizer Fachstelle für hindernisfreie Architektur 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. Damit Tempo-30 jedoch Menschen mit Mobilitätsbehinderung nicht von der Nutzung des Verkehrsraums ausgrenzt, muss §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</p>	Antrag siehe Frage 2

	<p>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 Schutzbedürfnis - keine Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn sich kein Heim oder keine Schule im Umfeld befindet.</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)	
	<p>Gestützt auf die Feststellungen zur Frage 1 lehnen wir den Verzicht auf ein Gutachten nicht grundsätzlich ab. Der Wegfall des Gutachtens muss jedoch durch eine Präzisierung des §4 Absatz 2 der Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen kompensiert werden (vgl. Änderungsantrag).</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>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.</p>	<p>Präzisierung Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen:</p> <p>§4 Abs 2 ist wie folgt zu ändern:</p> <p>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>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. Sie sind insbesondere auch dann von hoher Bedeutung, wenn ein Streckenabschnitt einer verkehrsorientierten Strasse in eine Tempo-30-Zone integriert wird.</p> <p>Die bisherige Auflistung in Absatz 2 «namentlich bei Schulen und Heimen» ist mit dem Diskriminierungsverbot in der Bundesverfassung und dem Behindertengleichstellungsgesetz BehiG nicht vereinbar. Sie stellt eine Benachteiligung von Menschen mit Behinderung dar, indem ihnen nur bei Schulen und Heimen Autonomie zugestanden wird.</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 wie die Erfahrungen bei konkreten Projekten zeigen. Wichtige Fussgängerstreifen wurden trotz nachgewiesenem Bedürfnis nicht bewilligt. Die sehr restriktive Auslegung der Behörden ist ein Verstoss gegen die Grundsätze der Gleichstellung, die sich aus dem BehiG herleiten. Aus der Aufgabe der Bundesbehörde das BehiG umzusetzen, ergibt sich damit dringlicher Handlungsbedarf auf Ebene der genannten Verordnung</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 durchaus zweckmässig sein, ein Symbol «Carpooling» für bestimmte Fahrstreifen einzuführen. Die vorgeschlagenen 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. Die Anwendung der Zusatztafel auf Fahrverboten (Signale 2.01 und 2.03) ist zu streichen, deren Anwendung auf Sonderfahrstreifen einzuschränken oder auf die Einführung des Carpooling zu verzichten.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Signale «Allgemeines Fahrverbot» und «Verbot für Motorwagen» werden überall dort eingesetzt, wo kein Verkehr zugelassen werden soll. Es geht somit um den Lebensraum von Fussgängerinnen und Fussgängern. 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. Fahrverbote werden auch auf Flur- und Waldwegen eingesetzt - jedoch schon heute kaum durchgesetzt - welche als Wanderwege eine wichtige Funktion für die Gesundheitsförderung haben. Mit Motorfahrzeug-Verboten belegte Fahrbahnen und Fahrstreifen dienen auch dem Schutz des Veloverkehrs.</p> <p>Dass der Gesetzgeber neu die Möglichkeit schaffen will, all diese Verkehrsflächen für den MIV freizugeben, und einzig die Fahrzeuge mit einer Unterbelegung davon auszuschliessen, steht im Widerspruch zu dem mit dem Fahrverbot angestrebten Schutz des Lebensraums von Mensch und Tier. Mit dem neuen Symbol wird sich sehr schnell ein Gewohnheitsrecht in den Köpfen festigen, so dass die Fahrverbote noch weniger beachtet werden als heute. Leidtragende sind insbesondere Menschen mit Mobilitätsbehinderung, deren Lebensraum täglich mehr eingeschränkt wird und deren geschützte Verkehrsbereiche immer mehr für Motorfahrzeuge jeglicher Art geöffnet werden.</p>	<p>Art. 65 Abs. 15 und 16 15 Die den Signalen «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01), «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.</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 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: FSU


<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Fachverband Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner (FSU) Alexanderstrasse 38 7000 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)	
	Die Raumentwicklung nach innen, die nach RPG zu verfolgen ist, ist eine Herausforderung. Verkehrsberuhigte Strassen sind eine wirksame Massnahme, die eine Raumentwicklung nach innen unterstützt. Lärmschutz, verbesserte Sicherheit, attraktivere Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und vielfältigere Nutzungsmöglichkeiten von Erdgeschoss sowie vereinfachte Bedingungen für die Erschliessung einzelner Areale sind wesentliche Vorteile, die mit angepassten Geschwindigkeiten erreicht werden können. Wir begrüssen es, dass diese neue Regelung nicht nur für		

	Tempo-30-Zonen, sondern auch für Begegnungszonen gelten soll.	
--	---	--

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)
	Wir unterstützen die Vereinfachung. Die Anordnung verkehrsrechtlicher Massnahmen nach Art. 4, die Gestaltung des Strassenraumes nach Art. 5 und die Kontrolle der Wirksamkeit nach Art.6 der T-30-Verordnung bleiben bestehen, womit die Wirksamkeit der Massnahme kontrolliert und gewährleistet bleibt. Wir begrüssen es, dass diese neue Regelung nicht nur für Tempo-30-Zonen, sondern auch für Begegnungszonen gelten soll.	

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 Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems unterstützt die Raumentwicklung nach innen. Wir unterstützen diese Massnahme.	

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 Erhöhung der Effizienz des Verkehrssystems unterstützt die Raumentwicklung nach innen. Wir unterstützen diese Massnahme.		



Monsieur Jürg RÖTHLISBERGER
Directeur de l'Office fédéral des routes
3003 Berne

Par courriel

Lausanne, le 24 février 2022

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

Monsieur le Directeur,
Mesdames, Messieurs,

Vous trouverez la prise de position de Rue de l'Avenir Suisse concernant l'objet en titre dans les paragraphes qui suivent, ainsi que le questionnaire annexé.

[Rue de l'Avenir](#) est une association selon le droit suisse qui s'occupe de la rue en tant qu'espace de vie et de circulation pour tous, y compris les usagers vulnérables, active tout particulièrement en Suisse romande. Depuis plus de 40 ans, Rue de l'Avenir sert de plateforme et de forum d'idées pour alimenter les discussions sur l'aménagement des espaces publics dans nos villes et villages. Rue de l'Avenir fait partie du [Réseau RUES](#), organisation internationale francophone reliant les acteurs actifs dans le domaine.

Rue de l'Avenir accueille favorablement les simplifications prévues en matière de mise en place des zones 30 km/h et des zones de rencontre. Notre association salue en particulier la prise en compte des particularités locales comme motif valable au même titre que la protection contre les dangers de la circulation routière sachant que 50%¹ des accidents graves ont lieu sur les rues à 50 km/h, l'amélioration de la fluidité de la circulation et enfin la réduction des atteintes excessive à l'environnement.

Nous saluons également l'abandon de l'obligation de réaliser une expertise préalable à l'instauration de zones 30 et des zones de rencontre, en suggérant toutefois que les autorités ne possédant pas d'indications sur le niveau actuel des vitesses, devraient se doter d'un état des lieux préalable afin de pouvoir effectuer un bilan de l'efficacité des mesures.

Un changement de paradigme est nécessaire : le 30 km/h doit devenir la règle, le 50 km/h l'exception.

¹ Chiffres du BPA

Ce choix est soutenu par les grands organismes mondiaux tels l'ONU et l'OCDE. La Déclaration de Stockholm a réuni les 19 et 20 février 2020, sous l'égide de l'[OMS](#), 130 pays dont la Suisse, pour la 3e réunion ministérielle sur la sécurité routière, avec l'objectif de réduire le nombre de décès de 50% d'ici 2030. Elle a adopté par consensus une déclaration. Cet objectif de 50 % de réduction a été repris dans l'orientation stratégique de l'OFROU 2030 qui ne prévoit pas plus 100 morts et 2'500 blessés graves par année sur les routes suisses.

Le 30 août 2020 l'[Assemblée générale des Nations Unies](#) lors de sa 74e session a approuvé la résolution [74/299](#) sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale. Cette résolution comprend le 30 km/h généralisé en milieu urbain.

La Suisse a approuvé tant la Déclaration de Stockholm que la résolution des Nations Unies favorables au 30 km/h. Il est temps que la Suisse passe des bonnes intentions à la concrétisation.

Rue de l'Avenir est convaincue que les mesures proposées permettront de rendre la circulation plus sûre et plus fluide dans de nombreuses rues de nos villes et villages. Avec l'objectif d'une ville en tant qu'espace de vie, **le projet d'adaptation légale soumis actuellement 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.** Les mesures prises dans de nombreuses villes en Europe², ainsi que l'expérience de la Ville de Lausanne, qui a introduit le 30km/h de nuit sur la quasi-totalité de son réseau routier, montrent que cette mesure, peu coûteuse, apporte de grands bénéfices en matière de santé publique et de sécurité. Les études montrent en effet que d'abaisser la vitesse à 30 km/h permet de réduire le bruit moyen de deux à trois décibels ainsi que les émissions de gaz nocifs et à effet de serre.

Cette modification de l'OSR permettra également de combler un peu le retard de la Suisse en la matière. En effet, les villes suisses qui étaient en avance il y a 15 ou 20 ans sont aujourd'hui – en comparaison internationale – très en retard dans la mise en place du 30 km/h en milieu bâti.

En vous remerciant de bien vouloir tenir compte des remarques émises par notre association, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Pour Rue de l'Avenir



Yves Delacrétaz
Président



Alain Rouiller
Vice-président

Association Rue de l'Avenir, 1004 Lausanne
www.rue-avenir.ch
secretariat@rue-avenir.ch / 079 837 43 32

Annexe :

Questionnaire transmis à l'OFROU dans le cadre de la consultation, pour information.

² Des pays entiers sont passés au 30 km/h généralisé ou presque. Le 11 mai 2022, [l'Espagne a généralisé le 30 km/h dans toutes les villes villages du pays](#), et le 20 km/h pour toutes rues sans trottoir, sauf rares exceptions. [Aux Pays-Bas](#) 80% du réseau urbain est déjà à 30 km/h.



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 :

Rue de l'Avenir Suisse


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)	
	Rue de l'Avenir salue la suppression de motifs stricts pour les zones 30. Ainsi les autorités municipales et communales disposent d'un instrument important pour l'aménagement de l'espace urbain et de la ville en tant qu'espace de vie. Ce changement légal permet aux autorités suisses de suivre les recommandations de l'OMS.		

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		
	La question de l'évaluation (contrôle) des mesures (art.6) se pose compte tenu de l'absence d'expertise ! Comment comparer la situation avant/après la mise en service de la zone ?		Proposition d'amendement (texte proposé) Maintien de l'art. 3 en le simplifiant sous la forme d'une recommandation : <i>les autorités ne possédant pas d'indications sur le niveau actuel des vitesses, devraient se doter d'un état des lieux préalable afin de pouvoir effectuer un bilan de l'efficacité des mesures.</i>

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 checked="" type="checkbox"/> OUI	<input 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 checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		



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: Mobility Genossenschaft Suurstoffi 16 6343 Rotkreuz
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 type="checkbox"/> NEIN <input checked="" 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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input checked="" 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)
	<p>Carsharing leistet in der Schweiz einen wesentlichen Teil zur nachhaltigeren Gestaltung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger. Weil viele Nutzer auf eigene Autos verzichten und stattdessen auf Carsharing und ÖV setzen, gelangen jährlich 31'000 Tonnen CO2 weniger in die Luft. Zudem wird der Verkehr um 35'500 Fahrzeuge entlastet. Damit ersetzt ein Mobility-Auto 11 Privatautos. Da Carsharing neben Carpooling ebenfalls eine wirksame Alternative zum klassischen MIV bietet, soll dies im Rahmen dieser Anpassung der Verordnung mitbeachtet werden. Durch die Regelung würde diese Mobilitätsform als wirksame Lösung deklariert und Carsharing als förderungswertes Konzept aufgenommen.</p>	<p>Die den Signalen «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01), «Verbot für Motorwagen» (2.03) und «Busfahrbahn» (2.64) beigefügte Zusatztafel mit dem Wort «ausgenommen» und dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft oder Carsharing» (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 oder aus einem Carsharing-Angebot stammen.</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)

	Siehe Bemerkung zu Art. 65 Abs. 15 E-SSV	Die den Signalen «Parkieren gestattet» (4.17), «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) und «Parkieren gegen Gebühr» (4.20) beigefügte Zusatztafel mit dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft oder Car-sharing » (5.43) zeigt an, dass die betroffene Fläche nur von Fahrzeugen benutzt werden darf, die beim Zu- und Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind oder aus einem Carsharing-Angebot stammen.
--	--	---



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 :


<input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Mobilitant.org Route de Vellerat 7 2830 Courrendlin Jura
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 soumise 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>Les zones 30 sont devenues un dogme politique extrêmement excessif dépassant largement sa logique première qui était de protéger spécifiquement et EXCEPTIONNELLEMENT des zones très précises.</p> <p>Les dogmatiques zones 30 ont été imposées sur des bases scientifiques biaisées pour la gravité des dangers encourus.</p>	<p>Maintien de la législation actuelle au minimum !</p> <p>Introduction de l'obligation de faire accepter par les urnes les zones 30 envisagées !</p> <p>La notion de proportionnalité a jusqu'à présent été totalement dévoyée, la proportionnalité des autorités n'étant jamais en adéquation avec la proportionnalité des usagers. Avec Via Sicura,</p>

<p>Les zones 30 sont introduites là où il n'y avait que d'exceptionnels accidents ! Les zones désormais favorisent les accidents en rendant les usagers irresponsables !</p> <p>Les zones 30 provoquent une augmentation claire des émissions polluantes selon la plupart des études en terrain réels !</p> <p>Les zones 30 30 sont maintenant introduites pour lutter contre le bruit grâce à la potentielle diminution de 2 à 3 dB alors que l'oreille humaine ne perçoit un changement que s'il est de l'ordre de 5 à 10 dB...</p> <p>Les zones 30 ont été refusées en référendum national en 2001 !!! Faciliter leur mise en place est un crime démocratique !</p>	<p>introduit de manière particulièrement excessivement restrictive et sans proportionnalité contre les usagers, les limitations sont devenues des armes de taxation massives pour les autorités !</p> <p>Les véhicules sont devenus nettement plus performants à tous les niveaux, tant en sécurité active (distance de freinage réduites) que passive (construction des véhicules, permis de conduire excessivement difficile à acquérir) sans JAMAIS bénéficier d'adaptation en faveur des usagers ou des véhicules !</p> <p>L'évolution de la société n'est pas plus prise en compte ! Les enfants ne jouent plus dans les rues mais devant des ordinateurs, sur leur Smartphone (tout en déambulant sans accorder l'attention nécessaire à la circulation !!!) ou encore sur les toujours plus nombreux sites spécifiquement dédiés...</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
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	
	<p>Surtout pas!</p> <p>L'expertise est le minimum de respect des réalités et des besoins réels !</p>	<p>Maintien et renforcement des expertises qui sont la plupart du temps établies de manière non professionnelles (exemple ici au Jura à Rebeuvelier, où les mesures de vitesses ont d'abord été faites hors de la zone 30, puis les mesures après la mise en place étaient non utilisables ! Une honte !).</p> <p>Tout a changé depuis les années 70, mais la mentalité restrictive, anti-vitesse, anti-voiture persiste et s'aggrave avec les années dans les bureaux des « experts » bien trop déconnectés de la réalité d la majorité de la population !</p>	

3.	Introduction d'une signalisation pour le covoiturage destinée aux véhicules dans la circulation		
	<p>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</p>		


	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)
	<p>Toute interdiction réduit la réflexion et l'intelligence des usagers!</p> <p>Ce ne sont pas des enfants qui conduisent les véhicules ! Chaque voie de circulation restreinte provoque inmanquablement une augmentation ou un report de circulation sur d'autres voies ou axes ! C'est un non-sens !</p>	<p>Aucune restriction supplémentaire. Cela fait des décennies que les usagers sont systématiquement pénalisés, discriminés et assommés de règles.</p> <p>Par contre, des voies avec des vitesses minimales devraient plus souvent être apposées pour favoriser la vraie fluidité !</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	
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)
	<p>Assurément pas! Les impôts et taxes sont déjà exorbitantes et il est discriminatoire d'imposer des pratiques handicapantes! ON ne choisit pas son domicile comme l'on veut, la réalité impose des situations et les villes favorisent les discriminations de manières choquantes !</p>	<p>Aucun nouveau texte !</p> <p>Ce genre de règles favorisent systématiquement la répression, l'intolérance et les discriminations !</p>




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: TSZ TAXI SEKTION ZÜRICH  c/o Rudolf Raemy, Rautistrasse 61 8047 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)
	U.E. ist in jedem Fall eine Einzelbetrachtung notwendig, um willkürlich angeordneten Anordnungen Einhaltung zu gebieten.	


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)
	U.E. ist in jedem Fall eine Einzelbetrachtung notwendig, um willkürlich angeordneten Anordnungen Einhaltung zu gebieten.		
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)
	Taxis sind im Gegensatz zum MIV Teil des Kollektivverkehrs (vgl. Zeier, C. et al. (2021). Integration von On-demand in das Gesamtverkehrssystem der Schweiz. Begleitgruppe On-demand: Bern) wie auch Carpooling und ÖV-Angebote. Art. 65 Abs 15 soll daher mit einen Zusatz versehen werden, der Taxis unabhängig der Anzahl Fahrgäste die Benutzung von Spuren für Mitfahrgemeinschaften ermöglicht. Es scheint willkürlich, dass ein bspw. auf einer für Dreierbelegung vorgesehenen Fahrspur ein Taxi mit einem Fahrgast im MIV-Stau stehen bleibt, eine anderes Taxi mit zwei Fahrgästen die Carpoolingspur benutzen kann. Die Freigabe soll auf Taxis beschränkt werden, da Taxis (mit Taxilampe) im Gegensatz zu anderen Fahrdiensten (Limousinen etc.) für den Vollzug der Ausnahmebestimmung nicht einfach zu handhaben sind.		15 Die den Signalen «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01), «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. Nach kommunalen oder kantonalen Vorschriften zugelassene und markierte Taxis können in jedem Fall unabhängig der Anzahl Fahrgäste (ein oder mehrere Fahrgäste) die Fahrbahnen für «Mitfahrgemeinschaften» benutzen.
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)	
	Begründung siehe Ziffer 3 oben.	16 Die den Signalen «Parkieren gestattet» (4.17), «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) und «Parkieren gegen Gebühr» (4.20) beigefügte Zusatztafel mit dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) zeigt an, dass die betroffene Fläche nur von Fahrzeugen benutzt werden darf, die beim Zu- und Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind. Nach kommunalen oder kantonalen Vorschriften zugelassene und markierte Taxis können in jedem Fall unabhängig der Anzahl Fahrgäste (ein oder mehrere Fahrgäste) Zu- oder Wegfahren.	



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: Taxiverband Zürich Hallwylstrasse 29 8004 Zürich Tel: +41 76 332 24 39 e-mail: info@taxiverband.ch Anprechpartner: Georgios Botonakis Präsident der Taxiverband 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)
	Es sei in jedem Fall eine Einzelbetrachtung notwendig, um willkürlich angeordneten Anordnungen Einhaltung zu gebieten.	

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)
	Es sei in jedem Fall eine Einzelbetrachtung notwendig, um willkürlich angeordneten Anordnungen Einhaltung zu gebieten.		

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)
	Taxis sind im Gegensatz zum MIV Teil des Kollektivverkehrs (vgl. Zeier, C. et al. (2021). Integration von On-demand in das Gesamtverkehrssystem der Schweiz. Begleitgruppe On-demand: Bern) wie auch Carpooling und ÖV-Angebote. Art. 65 Abs 15 soll daher mit einen Zusatz versehen werden, der Taxis unabhängig der Anzahl Fahrgäste die Benutzung von Spuren für Mitfahrgemeinschaften ermöglicht. Es scheint willkürlich, dass ein bspw. auf einer für Dreierbelegung vorgesehenen Fahrspur ein Taxi mit einem Fahrgast im MIV-Stau stehen bleibt, eine anderes Taxi mit zwei Fahrgästen die Carpoolingspur benutzen kann. Die Freigabe soll auf Taxis beschränkt werden, da Taxis (mit Taxilampe) im Gegensatz zu anderen Fahrdiensten (Limousinen etc.) für den Vollzug der Ausnahmebestimmung nicht einfach zu handhaben sind.		15 Die den Signalen «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01), «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. Nach kommunalen oder kantonalen Vorschriften zugelassene und markierte Taxis können in jedem Fall unabhängig der Anzahl Fahrgäste (ein oder mehrere Fahrgäste) die Fahrbahnen für «Mitfahrgemeinschaften» benutzen.

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>Taxis sind im Gegensatz zum MIV Teil des Kollektivverkehrs (vgl. Zeier, C. et al. (2021). Integration von On-demand in das Gesamtverkehrssystem der Schweiz. Begleitgruppe On-demand: Bern) wie auch Carpooling und ÖV-Angebote. Art. 65 Abs 15 soll daher mit einen Zusatz versehen werden, der Taxis unabhängig der Anzahl Fahrgäste die Benutzung von Spuren für Mitfahrgemeinschaften ermöglicht. Es scheint willkürlich, dass ein bspw. auf einer für Dreierbelegung vorgesehenen Fahrspur ein Taxi mit einem Fahrgast im MIV-Stau stehen bleibt, eine anderes Taxi mit zwei Fahrgästen die Carpoolingspur benutzen kann. Die Freigabe soll auf Taxis beschränkt werden, da Taxis (mit Taxilampe) im Gegensatz zu anderen Fahrdiensten (Limousinen etc.) für den Vollzug der Ausnahmebestimmung nicht einfach zu handhaben sind.</p>		<p>16 Die den Signalen «Parkieren gestattet» (4.17), «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) und «Parkieren gegen Gebühr» (4.20) beigefügte Zusatztafel mit dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) zeigt an, dass die betroffene Fläche nur von Fahrzeugen benutzt werden darf, die beim Zu- bzw. Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind. Nach kommunalen oder kantonalen Vorschriften zugelassene und markierte Taxis können in jedem Fall unabhängig der Anzahl Fahrgäste (ein oder mehrere Fahrgäste) Zu- oder Wegfahren.</p>	

Per Mail an: signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Basel, 25. Februar 2022

Stellungnahme der IGÖV – Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Teilrevision der Signalisationsverordnung: Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling / Mitfahrgemeinschaften

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGÖV) Schweiz dankt für die Möglichkeit, sich zu zwei Teilrevisionen im Bereich der Strassensignalisation zu äussern: Es betrifft dies die UVEK Verordnung betreffend „Einführung von Tempo-30-Zonen“ (T30-VO) und die Signalisationsverordnung (SSV) zu Mitfahrgemeinschaften / Covoiturage (MFG).

Grundsätzlich begrüssen wir, die SSV und die T30-VO zu revidieren: Dies mit dem Ziel, den Klimaschutz und Aspekte der Wohnqualität im Verkehrswesen zu stärken. Wir haben aber erhebliche Vorbehalte gegenüber allfälligen Wechselwirkungen; insbesondere, wenn in ein- und demselben Streckenabschnitt beide Ziele: (Tempo-30 und MFG) gleichzeitig umgesetzt werden sollten. Bei der Umsetzung dieser Verordnungen haben die Kantone dergestalt vorzugehen, dass der öffentliche Verkehr nicht über Gebühr behindert wird.

**Deshalb stellt sich die IGÖV klar dagegen, dass auch Busspuren „tel quel“
für mehrfachbelegte Fahrzeuge (MFG) freigegeben werden!**

Im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele kommt dem öffentlichen Verkehr eine zentrale Rolle zu. Deshalb ist es entscheidend, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden kann. Dabei kann es sowohl bei Geschwindigkeitslimiten auf Strassen innerorts als auch beim sog. „Mitfahrgemeinschaften“ zu Zielkonflikten kommen!

Busspuren sollen möglichst ausschliesslich dem öffentlichen Verkehr vorbehalten bleiben. Diese Spuren sind sehr oft wichtige Fahrstreifen zur Stauentlastung: insbesondere im Bereich vor grösseren Kreuzungen und vor Lichtsignalanlagen. Bei vermehrtem Festlegen von Tempo-30 Zonen und Tempo-30 sogar auf Hauptstrassen mit starkem öffentlichem Verkehr, bilden die Busspuren eine wichtige (kompensatorische) Massnahme, um allfällige (im Einzelfall nur gering scheinende, aber innerhalb des gesamten Fahrplansystems evtl. gravierende) Fahrzeitverluste zu vermeiden. Weitere Kompensationen der Fahrzeitverluste bringen öV-freundlichere Lichtsignalsteuerungen;

Was aber zeitlich und finanziell aufwändig ist und wofür die Strassenflächen in kleineren sowie mittleren Städten oftmals fehlen, um eine funktionierende „Vorsortierung“ zu gewährleisten.

Wir beantragen deshalb: Es dürfen KEINE Busspuren für Mitfahrgemeinschaften freigegeben werden!

Antrag 1:

Signalisationsverordnung: Art. 65 Abs. 15 und 16

15 Die den Signalen «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01), «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.

Somit sollen MFG-Signale lediglich als Ausnahmen bei Fahrverbotsstreifen, welche nichts mit dem öffentlichen Verkehr zu tun haben, angebracht werden dürfen. Dass schon heute öfters Busspuren von Velos und Taxis verwendet werden – (verwendet werden dürfen?) stellt ebenfalls eine Behinderung des öffentlichen Verkehrs dar und ist daher zu hinterfragen. Im Fall der Velos kann die Mitbenützung der Busfahrbahn allenfalls bei genügender Fahrbahnbreite (über 4.8m?) und bei absolut übersichtlichen Strassenabschnitten toleriert werden.

Antrag 2:

Zusätzlich beantragen wir, die Anzahl Personen, welche eine Mitfahrgemeinschaft rechtfertigen, auf **mindestens vier erwachsene Personen** (4; inkl. Person am Lenkrad) festzulegen. Wir sind der Ansicht, dass auch vom motorisierten Individualverkehr eine entsprechende Selbst-Organisation erwartet werden darf, wenn dazu neue, ganz erhebliche verkehrstechnische Erleichterungen gewährt werden sollen.

Primär in dicht besiedelten mittleren und grösseren Städten ist es wichtig, dass genügend Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr reserviert bleiben. Die Rahmenbedingungen müssen so ausgestaltet werden, dass auch die zulässigen Fahrgeschwindigkeiten eine lenkende Wirkung hin zum öffentlichen Verkehr entfalten können. Sollte es nicht möglich sein, Busspuren vor der drohenden, „schleichenden“ Zweckentfremdung zu schützen, dann verlangen wir, dass die Verpflichtung zur Erstellung von Gutachten bei Temporeduktionen (namentlich Tempo 30 UND Begegnungszonen) überall dort, wo Linien des öV betroffen sein könnten, aufrecht erhalten bleibt:

Antrag 3:

Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen darf nicht ersatzlos gestrichen, sondern soll wie folgt angepasst werden:

„UVEK-Verordnung“: Art. 3 Gutachten

Das Gutachten nach Artikel 32 Absatz 44 SVG, welches in Artikel 108 Absatz 4 SSV näher umschrieben wird, ist ein Kurzbericht und umfasst namentlich:

- a. die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;
- b. einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft;

~~e. eine Beurteilung bestehender und abschbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;~~

~~d. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50 Prozent Geschwindigkeit V50 und 85 Prozent Geschwindigkeit V85);~~

(e.) neu c. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;

d (neu): Überlegungen zu vermeidbaren und/oder zu kompensierenden Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, insbesondere dessen Fahrplanstabilität.

(f) neu e. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahmen auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;

(g) neu f. eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Erläuterung: Aus Sicht der rechtlichen Hierarchie scheint es uns problematisch, wenn die Gutachterspflicht ersatzlos gestrichen würde ohne Anpassungen am übergeordneten Recht, sprich am Strassenverkehrsgesetz (SVG) vorzunehmen. Die vorgesehene Anpassung lediglich in der (untergeordneten) Verordnung („UVEK“-Verordnung) vorzunehmen ist fraglich; Es würde eine sehr grosszügige Auslegung der Ausnahmeklausel gemäss Art. 32 des Strassenverkehrsgesetzes bedeuten. Nichts desto trotz sind wir einverstanden, wenn der administrative Weg zu T30 erleichtert und somit Gutachten nur noch auf die aktuell relevanten Themata (wie eben die Funktionstüchtigkeit des öV) reduziert würden.

Es kommt erschwerend hinzu, dass eine Abgrenzung zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen in mehreren Kantonen einen dynamischen Prozess durchläuft und dass gerade in mittleren und kleineren Ortschaften der öffentliche Verkehr teils über längere Abschnitte Strassen benutzt, die als Quartierstrassen wahrgenommen werden. Beispielsweise hat der Kanton Zürich die Strassendifferenzierung weitgehend an die regionale Planungsstufe (regionale Richtlinien mit Festsetzungskompetenz beim Regierungsrat) delegiert. Dabei wurde aber in vielen Fällen für Strassen mit wichtigen Linien des öffentlichen Verkehrs der Status einer regionalen Strasse verweigert. Ebenfalls konnten auch innerhalb eines Kantons unterschiedliche Haltungen und Vorgehensweise festgestellt werden: Die politische Haltung, welche Strassen regional - und damit tendenziell verkehrsorientiert - sein sollen und welches kommunale Strassen – und damit tendenziell siedlungsorientiert - bleiben würden, ist von Region zu Region recht unterschiedlich. Hier stellen sich Fragen, welche mit einem als Kurzbericht ausgestalteten Gutachten im Einzelfall geklärt und damit (gerade auch zum Schutze der angestrebten Temporeduktion) gegenüber allfälligen Rekursen vorzeitig geklärt und abgesichert werden könnten.

Fazit: Wir teilen die Ziele des Klimaschutzes vorbehaltlos, dies insbesondere dort, wo sie im Bereich des gesamten Strassenverkehrs dringende Massnahmen verlangen: Entschleunigung und Verstetigung des Strassenverkehrs ist unbestritten eine der Massnahmen dazu. Wir können ebenfalls nachvollziehen, dass die UVEK-Verordnung zu Tempo-Zonen vereinfacht werden soll und kann. Aber wir haben erhebliche Zweifel daran, ob den Behörden gedient ist, wenn vollumfänglich auf diese Pflicht verzichtet würde: Mittels Kurz-(!) Gutachten die Vor- und Nachteile von reduzierten Tempo-Limiten aufzuzeigen, ist im Vergleich zur gesamten verkehringenieurmässigen Arbeit ein zumutbarer Aufwand; denn spätestens im Falle eines Rekurses wären diese Argumente ohnehin vorzubringen. Das Ziel, mit T30 und auch mit anderen Temporeduktionen zur Verbesserung

der Wohnqualität vor allem auch auf Durchgangsstrassen beizutragen, soll und kann mittels Kurzgutachten gut und prägnant ausgewiesen werden.

Der knappe Strassenraum darf weder flächig ausgedehnt, noch mit neuen Konflikten beladen werden - auch das ist letztlich eine klimarelevante Fragestellung. Es sollte darauf geachtet werden, dass der Anteil der versiegelten Fläche generell nicht weiter zunimmt. Wichtig ist für die IGÖV, dass der Modal Split zu Gunsten des öV weiter verbessert werden kann. Ein Ansatz dazu ist in der Verkehrspolitik sämtlicher grösseren, mittleren und kleineren Städte und Zentrumsgemeinden zu finden. T30 hätte für sich alleine (und bei zunehmender Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs) kaum Klimarelevanz, denn im Niedriggeschwindigkeitsbereich ist der Wirkungsgrad des Antriebs entscheidend und nicht der Fahrwiderstand). Hingegen trägt T30 ganz allgemein zu flüssigerem Verkehr innerorts bei und reduziert dadurch die Abgasemissionen. T30 ist vorab eine Umweltschutzmassnahme zur Reduktion von Lärm; Lärm, welcher beträchtliche Gesundheitsschäden verursachen kann. T30 hilft in unbestrittenem Masse die Lebensqualität in den Städten und Dorfkerne zu verbessern. Wir sind aber auch überzeugt, dass T30-Zonen mittels fundierten Verkehrsgutachten eine bessere, nachhaltigere Wirkung auf den Gesamtverkehr bewirken.

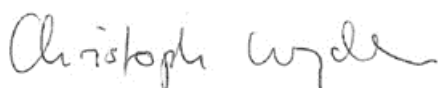
Klimawirksam und für die Wohnqualität förderlich ist jedenfalls eine anzustrebende Änderung des Modalsplits. Diesbezüglich ist eine positive Wirkung von T30 zu erwarten, da der MIV davon wesentlich stärker betroffen ist als der öV. Es muss alles vorgekehrt werden, um Behinderungen aus dem Weg zu räumen, damit der öV „trotz T30“ so rasch wie möglich unterwegs ist.

Generell ist eine Entschleunigung und Verstetigung des Verkehrs anzustreben: Sie kann situativ sogar zu Kapazitätssteigerungen führen, ähnlich der Förderung von „Mitfahrgemeinschaften“ innerorts. Der Verkehr soll für alle Teilnehmenden sicherer und zuverlässiger werden. Wo dieser Raum knapp ist und entsprechende Zielkonflikte auftauchen, soll aber stets dem öffentlichen Verkehr in zeitlicher Hinsicht und in Bezug auf die verkehrlichen Kapazitäten Vorrang eingeräumt werden; während beim Fuss- und Veloverkehr die Sicherheit noch vor der Bequemlichkeit oberste Priorität haben sollte. Wir warnen somit davor, das „Kind mit dem Bade auszuschütten“ und bei den „Mitfahrgemeinschaften“ den öV einseitig zu benachteiligen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen und stehen für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

IGÖV Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr



Christoph Wyder
Präsident
Tel 079 602 85 07



Stephan Appenzeller
Leiter Geschäftsstelle
Tel 079 252 08 21



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


Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton x Verband x Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz Geschäftsstelle Leimenstrasse 42 4051 Basel Email geschaeftsstelle@igoev.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)
	Abgrenzungen zwischen «siedlungsorientiert» und «verkehrsorientiert» werden in der Praxis von -kanton zu Kanton etwas unterschiedlich gehandhabt. Es ist sicherzustellen, dass bei Temporeduktionen keine neuen, nicht kompensierbaren Fahrplaninstabilitäten im öffentlichen Verkehr verursacht 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 type="checkbox"/> JA	x NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
		<p>Das Gutachten nach Artikel 32 Absatz 44 SVG, welches in Artikel 108 Absatz 4 SSV näher umschrieben wird, ist ein Kurzbericht und umfasst namentlich:</p> <p>a. die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;</p> <p>b. einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder von Teilen einer Ortschaft;</p> <p>c. eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;</p> <p>d. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85);</p> <p>e. neu c. Angaben zu bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;</p> <p>d (neu): Überlegungen zu vermeidbaren und/oder zu kompensierenden Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, insbesondere dessen Fahrplanstabilität.</p> <p>(f) neu e. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;</p> <p>(g) neu f. eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen</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» beigegefügt 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)
	Mögliche Staubildung auf der Busfahrbahn behindert den öV, was der Oekologisierung des Verkehrs zuwider läuft		Die „Busfahrbahn“ ist vom Privileg auszunehmen Die Anzahl Personen, welche eine Mitfahrgemeinschaft rechtfertigen, ist auf mindestens vier (4 inkl. Person am Lenkrad) festzulegen

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)

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

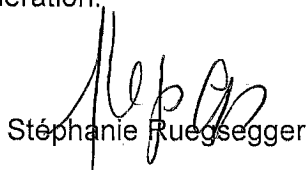
En conclusion, le GTE appelle au rejet de ces propositions, ainsi qu'elle le confirme par le biais du questionnaire.

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
	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
	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)



VSBF ASSPP ASPP

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication/DETEC
Bundeshaus Nord
3003 Berne

Distribution par courrier électronique à:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

Lausanne, le 23 février 2022

Révision partielle de l'ordonnance sur la signalisation routière
Ouverture de la procédure de consultation

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Par courrier du 10 novembre 2021, vous avez invité la Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP) à prendre position sur l'objet cité en marge. Dans le cadre de nos échanges avec cette structure, elle nous a transmis les documents y relatifs, et vous trouverez ci-dessous notre prise de position relative à la simplification de l'introduction de zones 30.

L'ASSPP n'est pas fondamentalement opposée aux mesures de protection contre le bruit dans les zones résidentielles. Nous demandons toutefois que soient intégrées à l'ordonnance 1.) une exemption quant à l'applicabilité de cette limite de vitesse pour les membres des sapeurs-pompiers, de la police et des secours en intervention, ainsi que pour les sapeurs-pompiers volontaires lors de leurs trajets vers la caserne et 2.) une limitation de la mise en place de mesures architectoniques de modération du trafic lors de la création de nouvelles zones 30.

Motifs:

1. L'absence d'une exemption de la limitation de vitesse dans les zones 30 pour les sapeurs-pompiers, la police et les secours sanitaires aurait des conséquences désastreuses sur les délais d'intervention, car les forces d'intervention mettraient plus longtemps à arriver sur le lieu d'intervention. Les sapeurs-pompiers de milice seraient même doublement affectés puisque c'est non seulement le trajet jusqu'au lieu d'intervention qui s'allongerait, mais également celui pour rallier la caserne. Aujourd'hui déjà, la vitesse maximale autorisée peut être dépassée sur les courses officielles urgentes avec feux bleus et avertisseurs à deux sons alternés. Toutefois, le délit de chauffard prévu à l'art. 90, al. 3 et 4 de la loi sur la circulation routière (LCR) s'applique également dans ces situations. Cela signifie que si la vitesse maximale autorisée n'est que de 30 km/h, ce délit est réalisé à partir d'une vitesse de 70 km/h seulement. Certaines villes ont déjà introduit la limitation généralisée à 30 km/h de

nuit sur l'ensemble de leur territoire. En fonction du lieu d'intervention, les sapeurs-pompiers ne sont dès lors plus en mesure de respecter le délai d'intervention requis de dix minutes. Si ce délai ne peut plus être respecté, cela finira tôt ou tard par coûter des vies.

À titre de solution possible, nous proposons que la vitesse maximale autorisée reste à 50 km/h pour les organisations à feux bleus même dans les zones 30.

Ce système doit s'appliquer non seulement en cas de course officielle urgente avec feux bleus et avertisseurs à deux sons alternés, mais également pour les forces d'intervention alertées sur le chemin de la caserne. Un abus de ce « privilège » est exclu puisque l'on peut toujours prouver si un membre des forces d'intervention a été alerté ou non.

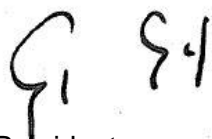
2. La simplification de l'introduction des zones 30 et l'extension probable desdites zones impliqueront probablement une multiplication des mesures architectoniques de modération du trafic (par ex. gendarmes couchés, îlots pour piétons). Des mesures de ce type ne sont pas seulement associées à des coûts élevés, mais elles iraient également à l'encontre de l'exemption sollicitée au point 1.). Il faut donc que de telles mesures ne puissent être mises en place qu'après une analyse approfondie des voies d'accès.

Nous vous remercions à nouveau de nous avoir donné l'occasion de prendre position à ce sujet, demandons que nos requêtes soient prises en compte et restons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Avec nos salutations les plus respectueuses

Association suisse des sapeurs-pompiers professionnels ASSPP

Sylvain Scherz



Président

Annexes:

- Questionnaire



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 :

Association suisse des sapeurs-pompiers professionnels ASSPP

Rue de la Vigie 2

1003 Lausanne


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)



Per E-Mail

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

Bern, 2. Februar 2022

T + 41 31 320 22 58
valeria.faeh@vkg.ch

**Stellungnahme der Vereinigung Kantonalen Feuerversicherungen (VKF) zur
Teilrevision der Signalisationsverordnung**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 haben Sie die Vereinigung Kantonalen Feuerversicherungen (VKF) eingeladen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung in Sachen «Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen, dass Sie uns in den Kreis der Anhörungsadressaten aufgenommen haben.

Die VKF ist das Dienstleistungs- und Kompetenzzentrum der Kantonalen Gebäudeversicherungen (KGV) für Fragen und Aktivitäten im Bereich Brandschutz und Naturgefahrenprävention. Sie bietet zu diesen Themenbereichen Ausbildungen und Veranstaltungen an und erstellt die Brandschutzvorschriften.

Die VKF 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 werden.

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 brauchen. Bei den Angehörigen der Milizfeuerwehren kommt dieser Umstand sogar doppelt zum Tragen, weil sie nicht nur länger für die Fahrt vom Depot zum Einsatzort brauchen, 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 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 neue Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.

Wir danken nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen bei allfälligen Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse


Alain Rossier
Direktor


Valeria Fäh
Juristin

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: Vereinigung Kantonaler Feuerversicherungen VKF Bundesgasse 20 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 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)		