

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)
	<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 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).	