

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 verkehrorientierten Nebenstrassen zulässig.</p> <p>⁶ Wird auf einem 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 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 verkehrorientierten Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig.</p> <p>⁶ Wird auf einem Abschnitt einer verkehrorientierten 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