



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 verkehrsorientierten Strassen (siehe unten bei SSV Art. 1 Abs. 9):** Die sprachliche Unterscheidung zwischen «verkehrsorientierten» und «nichtverkehrsorientierten» (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 verkehrsorientierten Strassen.

Rückmeldungen zu einzelnen Artikel zu I)

SSV Art. 1 Abs. 9

⁹ Verkehrsorientierte 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 verkehrsorientierten 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 «verkehrsorientierten 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 verkehrsorientierten 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 verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig.

⁶ Wird auf einem ~~Hauptstrassenabschnitt~~ 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 ~~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 verkehrsorientierten 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 verkehrsorientierten Strassen besteht Handlungsbedarf.** Aktuelle Forschungsarbeiten sowie Erfahrungen im Ausland zeigen, dass Tempo 30 auf verkehrsorientierten 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 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 (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 verkehrsorientierten 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