



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>
---	---

	Erstellung eines ausführlichen Gutachtens gemäss Art. 108 SSV. Wir unterbreiten Ihnen daher einen ausformulierten Änderungsantrag.	
--	---	--

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>
--	--	---

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>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>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>