



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)

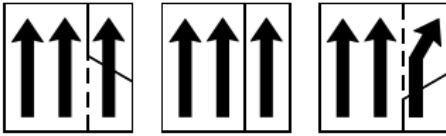
1.	Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Tempo-30-Zonen	
	Sind Sie einverstanden, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen den allgemeinen Regeln für Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen unterstellt wird (Art. 108 Abs. 4 ^{bis} E-SSV)?	
	<input 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
	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>Handlungsbedarf auch auf verkehrsorientierten Strassen</i></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>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<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>4.77.2</p> <p>Art. 59</p> <p>«^{2bis} Dem Signal «Freigabe des Pannestreifens» (4.77.2) beigefügte Zusatztabelle 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>	
--	---	--