



Bern, 24.08.2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling; Erläuterungen zur Vorlage

1. Signalisationsverordnung

Art. 1 Abs. 9

Der Begriff der «verkehrsorientierten Strassen» wird neu im Strassenverkehrsrecht verwendet und definiert. Der Begriff stammt aus dem Bau- und Planungsrecht und ist bereits in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute festgelegt. Die VSS-Norm SN 40 040 weist einen Dualismus aus, indem zwischen verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen unterschieden wird. Die Bedeutung dieser Differenzierung beschränkt sich auf den Innerortsbereich. Es wird auf die Einführung des Begriffes der «siedlungsorientierten Strassen» verzichtet. Im Verkehrsrecht genügt es, die Begriffe der «verkehrsorientierten» und «nicht verkehrsorientierten» Strassen zu verwenden.

Bei verkehrsorientierten Strassen handelt es sich um Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind, indem sie sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte ermöglichen. Sie bilden das übergeordnete Netz.

Art. 2a Abs. 5 und 6

In Absatz 5 wird neu ein Bezug zum Begriff «verkehrsorientiert» hergestellt, um zu verdeutlichen, auf welchen Strassen Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen angeordnet werden können. Die Einschränkung wird fallengelassen, dass Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen nur auf Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter angeordnet werden dürfen, da dies nicht mehr den heutigen Bedürfnissen nach ausgedehnteren Zonen entspricht.

Auch in Absatz 6 wird neu der Begriff «verkehrsorientiert» verwendet. Damit wird klar gestellt, dass nicht nur Hauptstrassenabschnitte, sondern auch Abschnitte von anderen verkehrsorientierten Strassen in angrenzende Tempo-30-Zonen einbezogen werden können. Die Einschränkung, wonach Hauptstrassenabschnitte nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone (z. B. in einem Ortszentrum oder einem Altstadtgebiet) einbezogen werden können, wird aufgehoben. Stattdessen soll ein Tempo-30-Abschnitt auf einer verkehrsorientierten Strasse regelmässig in die Tempo-30-Zone einbezogen werden, wenn eine solche angrenzend vorhanden ist. Es erscheint nicht sinnvoll, dass der Übergang mit «Ende Tempo-30-Zone» und gleichzeitig «Tempo 30» und umgekehrt signalisiert wird. Der Einbezug beschränkt sich aber wie bisher bloss auf die Signalisation. Weiterhin werden die unterschiedlichen Strassenfunktionen berücksichtigt, und die Regelungen der UVEK-Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen kommen auf dem verkehrsorientierten Strassenabschnitt der Tempo-30-Zone nicht zur Anwendung. Der Einbezug



von Abschnitten verkehrsorientierter Strassen in angrenzende Begegnungs- oder Fussgängerzonen bleibt aus Gründen der funktionalen Gegensätzlichkeit weiterhin ausgeschlossen.

Art. 19 Abs. 1 Bst. d

Der Geltungsbereich des «Verbots für Lastwagen» wird wieder auf schwere Motorwagen zum Sachtransport beschränkt. Wie das bereits bis Ende 2020 der Fall war, werden schwere Arbeitsmotorwagen von diesem Signal nicht mehr erfasst.

Art. 65 Abs. 15 und Anh. 2 Ziff. 5.43

Für die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften wird ein Symbol eingeführt, das auf einer Zusatztafel den Signalen «Allgemeines Fahrverbot», «Fahrverbot für Motorwagen» und «Busfahrbahn» beigefügt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung auszunehmen. Die Zahl auf dem Symbol zeigt an, wie viele Personen sich mindestens im Fahrzeug befinden müssen. An die mitfahrenden Personen werden keine qualifizierten Eigenschaften geknüpft. Es liegt in der Kompetenz der anordnenden Behörden festzulegen, wo die neue Signalisationsmöglichkeit wahrgenommen wird. Dabei hat sie im Einzelfall sorgfältig zu prüfen, ob die Anordnung der Massnahme auf der betroffenen Strecke angemessen ist und ob die Vorteile mögliche nachteilige Auswirkungen überwiegen.

Bei der Prüfung der Zulassung von Mitfahrgemeinschaften auf Busfahrbahnen und Bus-Streifen ist darauf zu achten, dass sich die Massnahme nicht nachteilig auf den öffentlichen Verkehr auswirkt. Widerhandlungen gegen die Anordnungen können als Missachtung der Fahrverbote oder des Signals «Busfahrbahn» nach geltenden Tatbeständen der Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (SR 314.11) gebüsst werden. Die neue Signalisationsmöglichkeit für Mitfahrgemeinschaften fördert den Verkehrsfluss und dient einem sicheren und nachhaltigen Verkehr, der die Verkehrsüberlastung reduzieren kann.

Art. 65 Abs. 16

Das Symbol «Mitfahrgemeinschaft» soll auch auf Zusatztafeln von Parkierungssignalen verwendet werden können. Dabei zeigt die Zahl auf dem Symbol an, wie viele Personen sich bei der Zufahrt mindestens im Fahrzeug befinden müssen. Die Beschränkung auf diesen Anwendungsfall erfolgt vor allem aus Kontrollgründen. Andere Fälle, in denen die Fahrgemeinschaften nicht bis zum Abstellen des Fahrzeugs bestehen bleiben, können von dieser Möglichkeit nicht profitieren.

Art. 79 Abs. 4 Bst. e

Parkfelder sollen auch bloss mit der Markierung des Symbols «Mitfahrgemeinschaft» für Fahrgemeinschaften reserviert werden können.

Art. 108 Abs. 4^{bis}

Diese Bestimmung hält die abweichenden Anordnungsvoraussetzungen für Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen fest.

Neu gelten für solche Zonen die generellen Voraussetzungen für Verkehrsanordnungen und -beschränkungen. Tempo-30-Zonen können auf nicht verkehrsorientierten Strassen entsprechend Artikel 3 Absatz 4 SVG angeordnet werden, wenn dies aus



beliebigen in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist. Bei der Beurteilung der Erforderlichkeit der Massnahme kommt der Behörde ein weiter Ermessensspielraum zu. Die materielle Zulässigkeit der Anordnung einer Tempo-30-Zone beurteilt sich primär über die Voraussetzung der Verhältnismässigkeit.

Ein aufwändig zu erstellendes Gutachten ist nicht mehr erforderlich. Auf siedlungsorientierten Strassen herrschen aufgrund der Dimensionen, der Einrichtung und der Gestaltung der Strassen oft geringe Geschwindigkeiten schon bevor eine Temporeduktion angeordnet wurde. Die Erstellung eines Gutachtens stellt in solchen Fällen einen unnötigen bürokratischen Aufwand dar, der nicht mit einem Mehrwert verbunden ist. Zudem werden Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen immer mehr zur Regel. Mit dem Wegfall der bundesrechtlichen Gutachtenspflicht ergibt sich ein Ermessensspielraum der Vollzugsbehörden. Soweit sie dies als sinnvoll betrachten, kann weiterhin ein Gutachten eingeholt werden. Dies kann etwa dann sinnvoll sein, wenn Zweifel an der Wirksamkeit der Massnahme bestehen oder wenn mit einem Rechtsmittelverfahren gerechnet werden muss. Auch in dieser Hinsicht unterscheiden sich die Tempo-30-Zonen nicht von übrigen funktionalen Verkehrsanordnungen nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.

Die Anordnung einer Tempo-30-Zone muss nach wie vor gemäss Art. 107 SSV verfügt und veröffentlicht werden, was die Nachvollzieh- und Kontrollierbarkeit der Massnahme gewährleistet.

Die Erleichterungen beschränken sich auf Strassen, die nicht dazu bestimmt sind, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte zu ermöglichen und erstrecken sich nicht auch auf das übergeordnete Strassennetz. Auch einzelne Abschnitte verkehrsorientierter Strassen, die in angrenzende Tempo-30-Zonen einbezogen werden sollen, müssen weiterhin nach den bisherigen Regeln (Art. 108 Abs. 1, 2 und 4) angeordnet werden. Daher ist nicht davon auszugehen, dass sich die Änderungen negativ auf die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes oder auf den öffentlichen Verkehr auswirken.

Die neue Regelung findet auch auf Begegnungszonen Anwendung. Deren Gleichbehandlung mit den übrigen Verkehrsanordnungen und -beschränkungen ist angemessen, weil Begegnungszonen nicht auf die Temporeduktion beschränkt sind und ein Hauptgehalt in der Änderung der Vortrittsregelung liegt. Fussgängerzonen wurden bereits bis anhin auf der Basis von Artikel 3 Absatz 4 SVG angeordnet.