

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

22. Februar 2022

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

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2021 hat uns das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation eingeladen, zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Möglichkeit wahr.

Die Grundzüge der Vorlage umfasst folgende Themen:

- 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.
- 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 Mehrfachbesatzung von der Beschränkung auszunehmen. Die Zusatztafel soll auch den Parkierungssignalen beigefügt werden können, um das Parkieren von Fahrzeugen mit einer Mehrfachbesatzung zu privilegieren.

Grundsätzlich unterstützen wir die Bestrebungen für die Lockerung und Vereinfachung der Bestimmungen zur Einführung von Tempo-30-Anordnungen auf siedlungsorientierten Strassen, insbesondere auch, dass diese neu aus weiteren, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen angeordnet werden können. Die Praxis zeigt, dass die mit der Erstellung der erforderlichen Gutachten verbundenen Inhalte und Prozesse heute als zu umständlich und aufwändig erachtet werden. Vereinfachungen werden somit begrüsst. Demgegenüber ist zu bedenken, dass die für die Einführung von Tempo-30-Zonen zuständigen Bewilligungs- und Aufsichtsbehörden auf Gutachten angewiesen sind, um überhaupt im konkreten Fall zwischen mehreren Interessen abwägen zu können. Dazu braucht es Entscheidungsgrundlagen, die sich heute vorwiegend aus einem Gutachten ergeben. Bei einem künftigen Verzicht könnte die Frage, ob eine Massnahme geeignet (Zweckmässigkeit), erforderlich (kein milderes Mittel) und angemessen (Verhältnismässigkeit i.e.S.) ist, nur noch erschwert oder überhaupt nicht mehr beantwortet werden. Dem vollständigen Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens können wir somit nicht zustimmen.

Können jedoch die bisher durch Gutachten dokumentierten Entscheidungsgrundlagen anderweitig dargelegt werden, sollten auch andere Formen des Nachweises genügen. Der Kerngehalt des "Gutachtens" wäre jedoch vom Gesuchsteller weiterhin zu erarbeiten. Der Inhalt könnte sich an zu noch definierenden Minimalanforderungen orientieren. Bei der Festlegung solcher Minimalanforderungen wären auch die neu zu berücksichtigenden örtlichen Kriterien, welche in Zukunft die Einführung von Tempo-30-Zonen zusätzlich ermöglichen sollen, zu berücksichtigen. Gleichzeitig hat das Gutachten auch die mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verbundenen Konsequenzen aufzuzeigen, wie u.a. für den öffentlichen Verkehr und die Blaulichtorganisationen. Wir erachten es als Aufgabe des Bundes, die entsprechenden Vorgaben zu erarbeiten.

Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften, wie sie im Rahmen der Revision vorgesehen ist, scheint uns im realen Strassenverkehr nur schwer umsetzbar und kontrollierbar zu sein. Wir erkennen zwar die Vorteile von Mitfahrgemeinschaften und auch deren Förderung durch Privilegierungen im Strassenverkehr, jedoch überwiegen u.E. die Nachteile einer entsprechenden Signalisation. So dienen Busspuren dem öffentlichen Verkehr, fallweise Taxis und in den meisten Fällen auch dem Veloverkehr. Eine Belegung mit privaten Personenkraftwagen wäre insbesondere auch mit einer Sicherheitsreduktion für den Veloverkehr verbunden. Die Einführung eines neuen Symbols zur Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften, insbesondere zur Benutzung von Busfahrbahnen lehnen wir somit ab.

Wie die Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im Fahrverkehr ist auch die Signalisation im ruhenden Verkehr aus polizeilicher Sicht nicht umsetzbar. Dies insbesondere deshalb, da das Kriterium der Mitfahrgemeinschaft nur dann erfüllt ist, wenn sowohl beim Zu- als auch beim Wegfahren die erforderliche Mindestanzahl an Passagieren gegeben ist. Das Missbrauchsrisiko schätzen wir als dementsprechend hoch ein. Die Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im ruhenden Verkehr lehnen wir somit ebenfalls ab.

Für unsere detaillierte Stellungnahme verweisen wir zudem auf den beiliegenden Fragebogen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Dr. Remo Ankli
Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage: Fragebogen