



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung

Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:

☒ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Solothurn Rathaus Barfüssergasse 24 4509 Solothurn so.ch
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)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Die Ausnahme der Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen von den qualifizierten Regeln für Geschwindigkeitsanordnungen erscheint aus Sicht des Kantons Solothurn grundsätzlich sinnvoll. Eine Abkehr vom abschliessenden Katalog an Anordnungsgründen nach Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV eröffnet den Gemeinden neue, zeitgemässe Handlungsmöglichkeiten, bspw. die Anordnung einer Tempo-30-Zone zugunsten der Aufenthalts- sowie Lebensqualität der Anwohner. Gleichzeitig wird mit Art. 3 Abs. 4 SVG die Verhältnismässigkeit der Massnahme pro Einzelfall gewahrt.		

	Weiter wird durch die Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und nicht verkehrsorientierten (sog. siedlungsorientierten) Strassen sichergestellt, dass Verkehrsabläufe insgesamt nicht behindert werden. Die Strasseninfrastruktur wird damit stufengerecht nach deren Funktion unterschieden und berücksichtigt gleichzeitig die qualitativen Aspekte und Anforderungen aus dem Siedlungsraum. Jedoch gilt es anzumerken, dass im vorgeschlagenen Wortlaut (Art. 1 Abs. 9) nur der Begriff "verkehrsorientierte Strassen" definiert wird. Der Begriff "siedlungsorientierte Strassen" ist, obwohl dieser im erläuternden Bericht explizit genannt wird, nirgends erklärt. Diesbezüglich müsste unseres Erachtens der Gesetzestext unter Art. 1 ergänzt entsprechend werden. Aus Sicht der Blaulichtorganisationen muss erwähnt werden, dass sich die Fahrzeiten bei Einsatzfahrten bei einer Ausweitung von Tempo-30-Zonen verlängern können. Die Solothurnische Gebäudeversicherung weist nachdrücklich darauf hin, dass die vorgeschriebene Einsatzzeit von zehn Minuten für die Feuerwehren in vielen Fällen nicht mehr eingehalten werden könnte. Zum einen verhindern bauliche Massnahmen teilweise ein rasches Vorankommen der Rettungskräfte, zum anderen drohen rechtliche Nachteile beim Überschreiten der signalisierten Höchstgeschwindigkeit - auch mit Einsatz der Sondersignale. So ist bspw. der "Raser Tatbestand" bei signalisiertem Tempo 30 mit 70 km/h erfüllt, bei Tempo 50 erst mit 100 km/h. Aus Sicht der Kantonspolizei Solothurn bedingt der vermehrte Ausbau der Tempo-30-Zonen zwingend eine entsprechende Anpassung der Bestimmung für Dringlichkeitsfahrten.	Art. 1 Abs. 10 ¹⁰Siedlungsorientierte Strassen sind Strassen, die....
--	--	--

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)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Aus Sicht des Kantons Solothurn ist die Erleichterung der Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen grundsätzlich zu befürworten. Die materielle Zulässigkeit einer solchen Anordnung unterliegt weiterhin dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit (Art. 3 Abs. 4 SVG). Um überhaupt im Stande zu sein, im konkreten Fall zwischen mehreren Interessen abwägen zu können, braucht es Entscheidungsgrundlagen, die sich heute vorwiegend aus einem Gutachten ergeben. Bei einem künftigen Verzicht, kann die Frage danach, 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. Können die bisher durch Gutachten erhobenen Entscheidungsgrundlagen anderweitig in gleichwertiger Art und Weise erhoben werden, sollten auch andere Formen des Nachweises genügen. Der Kerngehalt des "Gutachtens" wäre vom Gesuchsteller weiterhin unverändert zu erbringen. Zu bemerken ist, dass die Gutachten ein gutes Instrument in der politischen Diskussion wie auch der Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden sind. Zudem können mittels Gutachten auch mögliche Verkehrssicherheitsdefizite frühzeitig erkannt und die Verkehrssicherheit gemeinsam nachhaltig verbessert werden. Ein letzter Aspekt betrifft die obligatorische Nachkontrolle: Gemäss aktuellem Stand des Vernehmlassungsentwurfs ist die obligatorische Nachkontrolle nach einem Jahr immer noch erforderlich. Um einen Sachverhalt einer materiellen Überprüfung unterziehen zu können, müssen zwingend vorgängig die Anforderungen respektive relevanten Parameter definiert und festgelegt werden. Gemäss heutiger Praxis können die relevanten Indikatoren und Zielsetzungen aus den Gutachten entnommen		Der Kanton Solothurn befürwortet ein vereinfachtes Gutachten, idealerweise ergänzt mit einem Leitfaden. Zudem macht der Kanton Solothurn für Blaulichtorganisationen Ausnahmeregelungen beim Einrücken und beim Einsatz beliebt.

	werden. Sollte in Zukunft gänzlich auf Gutachten verzichtet werden, ist unserer Meinung nach auch der Prozess der Nachkontrolle zu überdenken. Die Kanton Solothurn empfiehlt am Kriterium des Gutachtens festzuhalten.	
--	--	--

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 Mehrfachbesatzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften, wie sie im Rahmen der Revision vorgesehen ist, scheint unserer Meinung nach im realen Strassenverkehr nur schwer umsetzbar und kontrollierbar zu sein. Der Kanton Solothurn erkennt zwar die Vorteile von Mitfahrgemeinschaften und auch deren Förderung durch Privilegierungen im Strassenverkehr, jedoch überwiegen u.E. die nachfolgend genannten, negativen Nebenwirkungen einer solchen Signalisation: (1) Gemäss derzeitigem Wissensstand ist im Gegensatz zu signalisierten Höchstgeschwindigkeiten oder bspw. Lichtsignalanlagen eine automatisierte, technische Überwachung einer Carpooling-Signalisation nicht möglich (insb. automatisiertes Zählen der Fahrzeuginsassen). Somit lässt sich die beabsichtigte Signalisation gegenüber den Verkehrsteilnehmern nicht durchsetzen, was zu einem hohen Missbrauchsrisiko führt. (2) Aus verkehrstechnischer Sicht hätte eine Carpooling-Signalisation in Zusammenhang mit Busfahrbahnen praktisch in jedem Fall negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Strasse oder Behinderungen für den öffentlichen Verkehr zur Folge. Busspuren tragen zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs bei und sollen Fahrplanstabilität und schnelle ÖV-Verbindungen gewährleisten. Im Weiteren ist zu beachten, dass Busspuren häufig mit verkehrstechnischen Steuerungselementen (Lichtsignal mit 5 Punkte Signal zur Busbevorzugung) ausgerüstet sind,	Busspuren sollen auch in Zukunft ausschliesslich dem ÖV, Taxis und Velos zur Verfügung stehen.

	welche nicht für den motorisierten Individualverkehr zugelassen sind. (3) Auch der Veloverkehr, der häufig gemeinsam mit den Linienbussen auf Busspuren geführt wird, wäre von Poolingfahrten betroffen. Die zu erwartenden Verkehrssicherheitsverluste stehen unter anderem diametral zur Verkehrsstrategie respektive den Zielen des Bundes (Veloweggesetz). (4) Modal Split Veränderungen: Aufgrund der höheren Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs (bei Poolingfahrten) sind ferner sogar unerwünschte Rückverlagerungen vom Velo wie auch ÖV hin zum motorisierten Individualverkehr zu befürchten. (5) Ferner könnte die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften Begehrlichkeiten bei weiteren Stakeholdern auslösen. Die Kanton Solothurn empfiehlt, von der Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im Fahrverkehr abzusehen.	
--	--	--

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)?		
	☐ JA	☒ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Wie auch schon die Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im Fahrverkehr ist die Signalisation im ruhenden Verkehr aus polizeilicher Sicht beinahe unmöglich umzusetzen. Dies ist insbesondere der Tatsache geschuldet, dass das Kriterium der Mitfahrgemeinschaft nur dann erfüllt ist, wenn sowohl beim Zufahren als auch beim Wegfahren die erforderliche Mindestanzahl an Passagieren gegeben ist. Auch hier wird das Missbrauchsrisiko dementsprechend hoch sein. Der Kanton Solothurn empfiehlt, von der Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im ruhenden Verkehrs abzusehen.		