

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an:
signalisationsverordnung@astra.admin.ch

22. Februar 2022

Teilrevision der Signalisationsverordnung: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. November 2020 haben Sie uns eingeladen, zur Teilrevision der Signalisationsverordnung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft bündelt economiesuisse die Interessen von rund 100'000 Unternehmen mit etwa 2 Mio. Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelunternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem hochwertigen, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Gesamtverkehrssystem interessiert, in dem Personen und Güter verlässlich und effizient transportiert werden können.

Mit der vorgeschlagenen Verordnungsanpassung sollen einerseits die Hürden für die Einführung von Tempo 30 sinken, indem die Notwendigkeit eines Gutachtens entfällt. Neben siedlungsorientierten Strassen wären davon faktisch auch gewisse verkehrsorientierte Strassen betroffen. Andererseits soll neu ein Symbol «Mitfahrgemeinschaften» in die Signalisationsverordnung aufgenommen werden. Dieses soll insbesondere dem allgemeinen Fahrverbot, dem Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden können, so dass Fahrgemeinschaften von diesen Beschränkungen ausgenommen werden. Weiter soll die Möglichkeit zum Einsatz der Carpooling-Signalisation im Parkraum-Management geschaffen werden.

economiesuisse steht den Anpassungsvorschlägen insgesamt ablehnend gegenüber. Die Erreichbarkeit von Ortszentren, die Ver- und Entsorgung sowie der generelle Verkehrsfluss sind für die Wirtschaft entscheidende Leistungen des Verkehrssystems. Beide Massnahmen zielen eher auf eine Verkehrsvermeidung oder -verdrängung ab und leisten somit keinen Beitrag zu Erreichbarkeit, Verkehrsfluss und zur eingangs erwähnten Zielsetzung für das Gesamtverkehrssystem. Dem Gewerbe- und Güterverkehr wird in der Vorlage ausserdem kaum Beachtung geschenkt. Er droht einmal mehr durch Massnahmen im Personenverkehr benachteiligt zu werden.

In der differenzierten Betrachtung überzeugen beide Massnahmen aus weiteren Gründen nicht:

Erleichterte Einführung von Tempo 30

- Eine zu erwartende Ausweitung von Tempo 30-Zonen gefährdet die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems, da sie unerwünschten und unkoordinierten Eingriffen in die Netzhierarchie Vorschub leisten. So würde es bspw. mit den angedachten Anpassungen einfacher, auch Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassenabschnitten einzuführen. Umgekehrt könnte Tempo 30 auf diesen Abschnitten später wiederum deren Verkehrsorientierung in Frage stellen und zusätzliche Auflagen nach sich ziehen. Eine solche Entwicklung wird durch den heutigen, ausgewogenen Prozess weitestgehend vermieden.
- Die vereinfachte Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassenabschnitten kann zu Ausweichverkehren in angrenzende Quartiere führen, wodurch neue lokale Belastungen entstehen. Dies ist im Vergleich zur Kanalisierung des Verkehrs in der heutigen Netzhierarchie eindeutig die schlechtere Variante.
- Temporeduktionen können situativ Vorteile mit sich bringen, sind aber kein Allheilmittel gegen die externen Effekte der Mobilität. Die derzeitige Regelung hat sich bewährt und führt zu einer fundierten Auseinandersetzung mit den situativen Vor- und Nachteilen von Tempo 30. Diese institutionalisierte Abwägung verschiedener Interessen ist entscheidend und sollte auch künftig beibehalten werden.
- Der Handlungsbedarf ist mit Abklärungsaufträgen sowie noch nicht behandelten oder abgeschriebenen parlamentarischen Vorstössen ungenügend begründet. Es gibt zurzeit keinen parlamentarischen Auftrag zur Generalisierung von Tempo 30.

Einführung einer Signalisation für «Mitfahrgemeinschaften»

- economiesuisse sieht im «Carpooling» zwar Potential für eine effizientere Nutzung bestehender Infrastrukturen, das man ausschöpfen sollte. Da der Vorschlag einer neuen Signalisation jedoch nicht in ein klares Konzept eingebettet und mit wissenschaftlichen Erkenntnissen untermauert wird, ist er aus unserer Sicht zu wenig ausgegoren. Das Risiko ist gross, dass unter diesen unklaren Rahmenbedingungen ein politischer Missbrauch der Signalisation stattfindet, etwa durch gezielte Kapazitätseinschränkungen im Strassenverkehr. Dies würde wiederum die für die Wirtschaft wichtige Erreichbarkeit der Ortszentren und den Verkehrsfluss beeinträchtigen.
- Im Parkraum-Management unseres Erachtens ebenfalls ein erhebliches Missbrauchsrisiko einer neuen Signalisation ohne klare Rahmenbedingungen. Darüber hinaus darf ernsthaft bezweifelt werden, ob Bevorzugungen von Fahrgemeinschaften beim Parkieren nah an der Lebensrealität der Bevölkerung sind und ob sich diese mit verhältnismässigem Aufwand kontrollieren und vollziehen lassen.

Seite 3

Teilrevision der Signalisationsverordnung: Stellungnahme economiesuisse

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Dieser Stellungnahme beiliegend finden Sie den ausgefüllten Fragebogen. Gerne stehen wir bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Lukas Federer
Projektleiter Infrastrukturen

- Beilage erwähnt



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: economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen Hegibachstrasse 47 8032 Zürich
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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)