



Fragebogen zur Teilrevision der Signalisationsverordnung

Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☒ Organisation ☐ Übrige
Absender: Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren KSSD c/o Sicherheitsdepartement der Stadt 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)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Die KSSD begrüsst die vorgeschlagene Stossrichtung ausdrücklich. Sie sieht in der Vorlage jedoch auch Unklarheiten und Diskrepanzen zwischen den Erläuterungen und den vorgeschlagenen Gesetzestexten, die aufgrund ihrer Formulierung Anlass zu Rechtsunsicherheiten und -Streitigkeiten geben könnten. Heutige Rechtslage Gemäss geltendem Art. 108 Abs. 4 SSV muss vor jeder T30-Anordnung (unabhängig von einer Zonen- oder Streckensignalisation) ein		

Gutachten erstellt werden, wobei T30 nur zur Behebung eines Sicherheits- oder Umweltdefizits oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses angeordnet werden darf (Art. 108 Abs. 2 SSV). In Frage kommen aber sowohl Haupt- als auch Nebenstrassen. Hauptstrassen sind die mit dem Signal 3.03 versehenen Strassen (vgl. Art. 1 Abs. 7 SSV). Alle anderen Strassen sind Nebenstrassen (vgl. Art. 1 Abs. 8 SSV). Bei den strassenbezogenen Zulässigkeitsvoraussetzungen von T30-Zonen (nicht aber für T30-Strecken) gilt gemäss SSV einzig die Einschränkung, dass die fraglichen Nebenstrassen einen möglichst gleichartigen Charakter aufweisen müssen und Hauptstrassen nur ausnahmsweise bei besonderen Ortsverhältnissen (z.B. Ortszentrum) einbezogen werden sollen (vgl. Art. 2 Abs. 5+6 SSV). Das Bundesgericht berücksichtigt jedoch nicht nur die formelle Signalisation als Haupt- oder Nebenstrasse, sondern stellt auch auf die Funktion und den Charakter der Strasse ab. Im Ergebnis sind T30-Zonen innerorts gemäss gefestigter Rechtsprechung (zumindest im Sinne eines Einbezugs) grundsätzlich aber unabhängig von der Signalisation als Hauptstrasse (selbst wenn sie im Anhang 2 der Durchgangsstrassenverordnung aufgeführt sind) oder Nebenstrasse und unabhängig der richtplanerischen Klassierung bzw. einer siedlungs- oder verkehrsorientierten Ausgestaltung zulässig (vgl. BGE 136 II 539, Erw. 2.2 letzter Absatz; BGE 1C_558/2019 vom 08.07.2020, Erw. 6.6 sowie BGE 1C_618/2018 vom 20.05.2019, Erw. 3.4). Hingegen können bei «verkehrsreichen Kantonsstrassen» gemäss Bundesgericht umfangreiche Untersuchungen im Gutachten nötig sein, während bei wenig befahrenen Quartierstrassen unter Umständen eine Beschreibung der Örtlichkeiten ausreicht (vgl. BGE 1C_206/2008 vom 09.10.2008, Erw. 2.2).

Zu den vorgeschlagenen Neuerungen

1. Verkehrs- und siedlungs- bzw. nicht verkehrsorientierte Strassen (Art. 1 Abs. 9 E-SSV)

Gemäss Erläuterungen soll sich aus der SN 40 040 (recte: SN 40 040b) gewissermassen automatisch ergeben, ob eine Strasse siedlungs- oder verkehrsorientiert sei. Bei verkehrsorientierten Strassen handle es sich demnach im Wesentlichen um solche des übergeordneten Strassennetzes.

Zunächst ergibt sich aus der Norm nicht eindeutig, ob eine Strasse verkehrs- oder siedlungsorientiert ist. Deren Ziffer 8 hält fest, dass die einzelnen Strassentypen gemäss Tabelle 1 der Norm mehrere Bedeutungen und Aufgaben haben können. Fraglich ist die Kategorisierung insbesondere bei Verbindungsstrassen (vgl. Tabelle 2 der Norm), während Sammel- und Erschliessungsstrassen gemäss Norm als nicht verkehrsorientiert gelten dürften (vgl. auch BGE 1C_117+118/2017 vom 20.03.2018, Erw. 2.2). Die Abgrenzungen sind gerade in städtischen Gebieten graduell bzw. fließend (vgl. BGE 1C_558/2019 vom 08.07.2020, Erw. 6.6 sowie BGE 1C_618/2018 vom 20.05.2019, Erw. 3.4).

Sodann zeichnen sich verkehrsorientierte Strassen gemäss Ziffer 5 der Norm durch eine Trennung des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) vom motorisierten Verkehr aus. Darüber hinaus wird bei der Umschreibung verkehrs- und siedlungsorientierter Strassen neben der Bedeutung im Strassennetz an der baulichen Ausgestal-

tung und mithin an den tatsächlichen Verhältnissen angeknüpft. Dabei ist jedoch unklar, ob auf den Ist-Zustand oder auf das Zielbild gemäss Richtplanung abzustellen ist. Gemäss Richtplanung kann das Zielbild einer Strasse z.B. siedlungsorientiert sein, während sich die aktuelle Gestaltung und das Verkehrsaufkommen (eher oder deutlich) verkehrsorientiert präsentiert. Auch können Strassen des «übergeordneten Strassennetzes» teilweise verkehrsorientiert gestaltet sein, in einem gewissen Bereich jedoch siedlungsorientiert. Ob für die Unterscheidung zwischen verkehrs- oder siedlungsorientierten Strassen auf die tatsächlichen (Verkehrs-) Verhältnisse oder auf die Funktion gemäss Richtplan abzustellen ist, wurde in BGE 1C_117+118/2017 (Erw. 6 in fine) offengelassen.

Insbesondere problematisch ist in diesem Zusammenhang schliesslich, dass weder Art. 1 Abs. 9 E-SSV noch die SN 40 040b definiert, was genau unter «übergeordnetem Strassennetz» zu verstehen ist.

Somit bietet sich vorliegend die Gelegenheit, die vorstehenden Unklarheiten positivrechtlich zu klären. Nach der hier vertretenen Auffassung sollte im Sinne einer sachgerechten und praktikablen Lösung einzig darauf abgestellt werden, ob eine Strasse im kantonalen Richtplan klassiert ist. Die Frage, ob ein Gutachten zu erstellen ist oder nicht, muss im Interesse der Rechtssicherheit eindeutig mit Ja oder Nein beantwortet werden können. Andernfalls würden die Revisionsbestrebungen in der Praxis nicht die gewünschte Wirkung erzielen.

In diesem Kontext sei zudem auf den "[Leitfaden für den Entwurf von innerörtlichen Hauptverkehrsstrassen](#)" von 2016 (Forschungsprojekt VSS 2011/107) verweisen. Dieser kommt zum Schluss, dass eine Differenzierung und Hierarchisierung des Strassennetzes nach ihrer verkehrlichen Funktion zwar richtig und wichtig ist, die Begrifflichkeit von verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen jedoch missverständlich ist, da sie suggeriert, dass verkehrsorientierte Strassen keine städtebauliche Funktion haben (Leitfaden S. 27). Die Forschungsstelle sieht Anpassungsbedarf in der einschlägigen SN-Norm, "sodass deutlich wird, dass Hauptverkehrsstrassen neben ihrer übergeordneten verkehrlichen Funktion auch lokale verkehrliche und städtebauliche Funktionen übernehmen." (Leitfaden S. 28).

2. Art. 2a Abs. 5+6 nSSV, Art. 108 nSSV, UVEK-VO T30-Zonen und BZ

Art. 2a Abs. 5+6 nSSV regelt die strassenbezogenen Zulässigkeitsvoraussetzungen von T30-Zonen an sich. Dabei hat die Rechtsprechung die Unterscheidung zwischen Abs. 5+6 relativiert und für die Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit von T30-Zonen innerorts im Wesentlichen auf die verkehrsabhängigen Anforderungen an die Verhältnismässigkeit bzw. an den Inhalt und Umfang des Gutachtens verwiesen (siehe oben).

Abweichend von den Erläuterungen wird mit den neuen Formulierungen nun eher der Eindruck einer Verschärfung denn einer Erleichterung erweckt. Neu sollen T30-Zonen nur auf Nebenstrassen zulässig sein, und zwar primär auf nicht-verkehrsorientierten (Abs. 5) und in Ausnahmefällen auch auf verkehrsorientierten (Abs. 6). Auf signalisierten Hauptstrassen könnte die Zulässigkeit von T30-Zonen also zumindest angezweifelt werden. Zudem fallen verkehrsorientierte Nebenstrassen nach geltendem Recht regelmässig unter Abs. 5. Im

Übrigen könnte zwischen den Formulierungen von Abs. 5 und 6 ein gewisser Widerspruch gesehen werden, indem T30-Zonen bei angrenzenden T30-Zonen im Ergebnis auch auf verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig sind, sofern ein Gutachten vorliegt. Somit sollte – falls entgegen dem vorstehenden Vorschlag am Anknüpfungskriterium «verkehrsorientiert/nicht-verkehrsorientiert» statt an der Klassierung gemäss kantonalem Richtplan festgehalten würde – in Abs. 5 zumindest das Wort «nur» gestrichen und der Begriff «Strassen» statt «Nebenstrassen» verwendet werden.

Insgesamt sollte die Formulierung von Abs. 5 und 6 unseres Erachtens aber nochmals umfassend geprüft werden. In Anbetracht der Rechtsprechung könnte man die Unterscheidungen von Art. 2a Abs. 5 und 6 gänzlich aufgeben und T30-Zonen innerorts grundsätzlich für zulässig erklären, wobei für Strassen mit Klassierung mit kantonalem Richtplan der Vorbehalt gilt, dass eine angrenzende T30-Zone vorhanden ist. Dann könnte in Art. 108 Abs. 4 SSV (und somit am systematisch richtigen Ort) klargestellt werden, dass die Pflicht zur Erstellung eines Gutachtens nur auf Strassen mit einer Klassierung im kantonalen Richtplan gilt, und dass Strassen ohne Klassierung im kantonalen Richtplan von dieser Pflicht ausgenommen sind. Direkt im Einleitungssatz von Art. 108 Abs. 2 SSV könnte darüber hinaus festgehalten werden, dass die (gegenüber Art. 3 Abs. 4 SVG) eingeschränkten Anordnungsmotive gemäss lit. a-d nur auf Strassen mit Klassierung im kantonalen Richtplan gelten. Art. 108 Abs. 4^{bis} nSSV könnte folglich ersatzlos gestrichen werden. Es versteht sich ja von selbst, dass für die Anordnung alleine Art. 3 Abs. 4 SVG gilt, da diese Bestimmung ohnehin die Rechtsgrundlage jeder funktionellen Verkehrsanordnung ist. Die Themenkreise Gutachtenpflicht und Anordnungsmotive sollten nach der vorliegenden Auffassung nicht mit Art. 2a SSV vermengt werden. Das ganze Konstrukt und Zusammenspiel von Art. 108 Abs. 4^{bis} nSSV und Art. 2a Abs. 5 und 6 nSSV wirkt unnötig schwerfällig.

Mit vorstehendem Vorschlag wären auch jegliche Zweifel an der Anwendbarkeit der UVEK-VO ausgeräumt, zumal ohnehin unklar ist, weshalb sich der Einbezug von Strassen mit Klassierung im kantonalen Richtplan (bzw. von «verkehrsorientierten» Strassen) in T30-Zonen auf die Signalisation beschränken und die UVEK-VO in diesen Fällen nicht zur Anwendung gelangen sollte. Das wird in den Erläuterungen nicht näher ausgeführt. Jedenfalls geht das Bundesgericht auch bei «verkehrsorientierten» Strassen von der Anwendbarkeit der UVEK-VO aus (vgl. BGE 136 II 539, Erw. 2.4; BGE 139 II 145, Erw. 4.3). Wäre Art. 3 der UVEK-VO in diesen Fällen nicht anwendbar oder würde er gestrichen, würde sich die Frage nach den konkreten (über Art. 108 Abs. 4 SSV hinausgehenden) Anforderungen an die Gutachten stellen. Es müsste dann wohl auf die EJPD-Weisung zur Herabsetzung der allgemeinen Geschwindigkeit aus dem Jahre 1990 zurückgegriffen werden, falls diese überhaupt noch Geltung beansprucht. Zudem würde die Pflicht zur Wirkungskontrolle gemäss Art. 6 UVEK-VO entfallen, was gerade auf Strassen mit Klassierung im kantonalen Richtplan (bzw. bei «verkehrsorientierten» Strassen) etwas sonderbar wäre. Die EJPD-Weisung von 1990 sieht keine Wirkungskontrolle vor.

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 Die KSSD begrüsst die vorgeschlagene Stossrichtung ausdrücklich, beantragt jedoch die Prüfung einer alternativen Formulierung (siehe Bemerkungen zu Frage 1). Weiterhin – auch ohne Gutachtenpflicht – werden und können die zuständigen Behörden vorgängig prüfen, ob und wo zusätzliche Massnahmen wie Gestaltungselemente nötig sind, damit die Tempo-30-Zone von den Fahrzeuglenkerinnen und -lenker erkannt und auch eingehalten wird.	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» beigelegt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesatzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?		
	☒ JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen Grundsätzlich begrüsst die KSSD Anreize für Carpooling. Der Entscheid, ob und wo solche Zusatztafeln sinnvollerweise eingesetzt werden sollen, liegt in der Kompetenz der jeweiligen Signalisationsbehörden. Unter Umständen könnte eine solche Signalisierung die für den öffentlichen Verkehr reservierte Spur in unerwünschtem Ausmass durch MIV belasten.	Änderungsantrag (Textvorschlag) 	

	Zu bedenken geben wir, dass die wirksame polizeiliche Kontrolle einer solchen Verkehrs-anordnung herausforderungsreich bis unmöglich sein dürfte. Denkbar wäre allenfalls eine Überwachung mit automatischen Kontrollmitteln, für welche es aber eine separate gesetzliche Grundlage bräuchte. Um eine abschreckende Wirkung zu erzeugen, müsste des Weiteren das Nichtbeachten der Signalisation mit einem hohen Bussgeld bedroht sein. Eine Ordnungsbusse wegen "Missachten eines Fahrverbots" in der Höhe von Fr. 100.– würde u.E. kaum genügen. Zudem ist damit zu rechnen, dass eine solche Bevorzugung zu einer gesteigerten Attraktivität des motorisierten Privatverkehrs auf Kosten des öffentlichen Verkehrs führt. Schliesslich regen wir dazu an, klar festzuhalten, dass Fahrzeugen von Blaulichtorganisationen die Benützung auch ohne Verwendung besonderer Signale erlaubt ist.	
--	--	--

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)	
	Die unter Frage 3 dargelegten Vorbehalte bezüglich Kontrolle gelten mit Blick auf den ruhenden Verkehr erst recht. Eine Kontrolle wäre wohl nur automatisiert mit einer (Video-)Überwachung von Parkierenden möglich; das erscheint unverhältnismässig und datenschutzrechtlich heikel.		