

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

23. Februar 2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV) in Sachen "Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling".

Zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen

Mit der vereinfachten Einführung von Tempo 30 auf nicht verkehrsorientierten Strassen und den Verzicht auf ein qualifiziertes Gutachten können sich die Gemeinden nicht mehr am Katalog der qualifizierten Gründe in Art. 108 SSV sowie an einem von einer Fachperson verfassten Gutachten orientieren, was der einheitlichen Rechtsanwendung durch genügend begründete erstinstanzliche Entscheide abträglich ist. Insbesondere die Anwendung des Verhältnismässigkeitsprinzips alleine, ohne weitere Anhaltspunkte wie die qualifizierten Gründe in Art. 108 SSV, erweist sich in der Praxis oft als relativ schwierig. Gleichzeitig wird damit die Überprüfung der kommunalen Anordnungen durch die kantonalen Rechtsmittelinstanzen erschwert. Die bisherige Praxis hat sich bewährt und stellt den rechtsanwendenden Behörden einen geeigneten Kriterienkatalog zur Verfügung.

Weitere Anmerkungen sind dem Fragebogen zu entnehmen.

Aus diesen Gründen lehnen wir die vereinfachte Einführung von Tempo 30 ab und plädieren für ein Aufrechterhalten der Pflicht für ein Gutachten.

Zur Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling)

Wir erachten die Einführung eines solchen Symbols weder für den fliessenden noch für den ruhenden Verkehr als zweckmässig. Für den fliessenden Verkehr fehlen in der Schweiz die dafür notwendigen Fahrspuren. Im fliessenden wie im ruhenden Verkehr ist zudem die Kontrolle dieser Regelung kaum mit verhältnismässigem Aufwand möglich. Für eine korrekte Nutzung müsste eine Durchsetzung durch die Polizei erfolgen. Wie eine solche effizient erfolgen kann ist uns unklar.

Die explizit vorgeschlagene Anwendung auf Busspuren erachten wir als nicht zielführend. Die Öffnung von Busspuren für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) führt deren Zweck ad absurdum. Busspuren befinden sich immer auf hoch frequentierten Einfallsachsen in ein Zentrum und haben das Ziel, die Busse möglichst ungehindert und gegenüber dem MIV bevorzugt zu behandeln. Busspuren werden oft im Zusammenhang mit MIV-Dosierstellen gebaut, um den Bus von der Dosierung auszunehmen und neben dem zurückgehaltenen MIV passieren zu lassen. Die MIV-Dosierung wird

in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen im Zentrum gesteuert und stellt sicher, dass dort der Verkehr sicher und flüssig funktioniert. Für den bevorzugten Bus bedeutet das, dass er nach passieren der Dosierstelle mit Busspur auf ein funktionierendes Verkehrssystem trifft und fahrplanstabil seine Haltestellen bis ins Zentrum bedienen kann. Eine Freigabe der Busspur für einen Teil des MIV-Verkehrs schwächt die angestrebte Staufreihaltung des Zentrums genauso wie die Bevorzugung des Busses im System. Damit werden die hohen Investitionen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie die Fahrplanstabilität insbesondere in den Zentren grundlegend geschwächt.

Bitte berücksichtigen Sie die weiteren Ausführungen im beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Alex Hürzeler
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Beilage

- Fragebogen

Kopie

- signalisationsverordnung@astra.admin.ch



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 Aargau Regierungsgebäude 5001 Aarau
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)	
	Im Kanton Aargau ist die Zuständigkeit von Verkehrsanordnungen auf Gemeindestrassen an die Gemeinden delegiert. Der Kanton überlässt damit einen hohen Ermessensspielraum der Gemeindebehörde und wahrt die korrekte Umsetzung des Bundesrechts im Sinne einer Aufsichtspflicht. Vorliegend betrifft die Revision hauptsächlich die Gemeindestrassen. Kantonsstrassen werden grundsätzlich als verkehrsorientierte Strassen gehandhabt. Dazu werden weiterhin Gutachten notwendig und wichtig sein.		

1.	Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Tempo-30-Zonen	
	Aufgrund der Zuständigkeiten ist in erster Instanz die Gemeinde für die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen zuständig, wobei diese in der Wahl der Kriterien zukünftig frei ist. Wird gegen diese Anordnung ein Rechtsmittel ergriffen, so kann das Rechtmittelverfahren nicht mehr gestützt auf gesetzlich festgelegte Kriterien erfolgen. Eine Ausnahme bleibt die Betroffenheit bei Linien für den öffentlichen Verkehr (öV), wo die Verhältnismässigkeit nach wie vor aufgrund der Interessenabwägung erfolgen kann. Ohne Gutachten wird dies aber erst im Beschwerdeverfahren nachgeholt und steht nicht als Beurteilungsgrundlage zur Verfügung. Aus unserer Sicht stellen sich in der angedachten Vereinfachung von Tempo 30 folgende Problematiken: Die Einführung der Tempo-30-Zone soll mit einer vorgängigen Publikation erfolgen. Bleiben soll auch die Nachkontrollpflicht. Ohne Kriterien gestaltet sich eine Nachkontrolle schwierig, da keine Beurteilungsgrundlage vorliegt. Weiter weisen wir auch darauf hin, dass die Verordnung zu Tempo-30-Zonen auch die Begegnungszonen beinhaltet und damit faktisch auch diese vereinfacht eingeführt werden können. Bei Begegnungszonen handelt es sich jedoch nicht bloss um eine abweichende Geschwindigkeit, sondern um eine veränderte Vortrittsregelung (Fussgängervortritt) und kann der Thematik einer Tempo-30-Zone nicht gleichgestellt werden. Insbesondere soll die Einheit zwischen Bau und Signalisation unbedingt gewahrt bleiben. Zudem sind auch hierzu keine Kriterien zur Umsetzung vorgesehen. Auch hier soll eine Publikation erfolgen, wobei aber eine Prüfung keinen Kriterien standhält. Schliesslich stellt sich zudem eine grundsätzliche Frage: Warum wird neben der SSV zusätzlich eine Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen betrieben? Neu soll auch der Art. 3 'Gutachten' gestrichen werden. Damit reduziert sich der Inhalt dieser Verordnung noch mehr. Aus unserer Sicht wäre es doch praktikabler die Thematik abschliessend in der SSV zu regeln. Entsprechend können die nötigen Ergänzungen aus der Verordnung über die Tempo-30-Zonen	

1.	Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Tempo-30-Zonen	
	und die Begegnungszonen in der SSV aufgenommen werden. Die heutige Zweiteilung führt aus unserer Sicht zu rechtlichen Unklarheiten.	

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)	
	Siehe Bemerkung zur Frage 1		

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	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Kantonsstrassen im Kanton Aargau sind selten zweistreifig für den motorisierten Verkehr in gleicher Fahrtrichtung. Als dritte Fahrstreifen werden zur Förderung des öffentlichen Verkehrs häufig Busspuren erstellt. Diese grundsätzlich dem Bus vorbehaltenen Fahrstreifen wurden in der Vergangenheit bereits teilweise für Taxis, Motorräder und Velos geöffnet. Dadurch entstanden weitergehende Bedürfnisse für eine Freigabe von nicht dringlichen Fahrten der Polizei, von Spitalfahrzeugen und der Feuerwehr. Weiter wurden auch von Behindertenfahrorganisation eine Freigabe nachgefragt. Diese weitergehenden Interessen wurden bisher zur Wahrung des Nutzens für den öffentlichen Verkehr abgewiesen.		

3.	Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr
	Eine weitere Öffnung wie beispielsweise für Mitfahrgemeinschaften erschwert die möglichst dedizierte Anwendung unserer Busfahrbahnen für die zweckmässigerweise vorgesehene Anwendung einer Busbevorzugung. Die Öffnung von Busspuren für den motorisierten Individualverkehr (MIV) führt deren Zweck ad absurdum. Busspuren befinden sich immer auf hoch frequentierten Einfallsachsen in ein Zentrum und haben das Ziel, die Busse möglichst ungehindert und gegenüber dem MIV bevorzugt zu behandeln. Busspuren werden oft im Zusammenhang mit MIV-Dosierstellen gebaut, um den Bus von der Dosierung auszunehmen und neben dem zurückgehaltenen MIV passieren zu lassen. Die MIV-Dosierung wird in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen im Zentrum gesteuert und stellt sicher, dass dort der Verkehr sicher und flüssig funktioniert. Für den bevorzugten Bus bedeutet, dass, dass er nach passieren der Dosierstelle mit Busspur auf ein funktionierendes Verkehrssystem trifft und fahrplanstabil seine Haltestellen bis ins Zentrum bedienen kann. Eine Freigabe der Busspur für einen Teil des MIV-Verkehrs schwächt die angestrebte Staufreihaltung des Zentrums genauso wie die Bevorzugung des Busses im System. Damit werden die hohen Investitionen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie die Fahrplanstabilität insbesondere in den Zentren grundlegend geschwächt. Eine Öffnung von Busspuren würde zudem auch den Bestrebungen des Veloverkehrs zuwiderlaufen. Heute können einzelne Busspuren unter bestimmten Voraussetzungen auch für den Veloverkehr angeboten werden. Aufgrund des Mehrverkehrs würde sich dadurch die Verkehrssicherheit verringern und die Veloattraktivität vermindern. Ganz abgesehen von den oben ausgeführten Gründen gegen die Freigabe von Busspuren für den MIV ist auch die Kontrolle dieser Regelung kaum mit verhältnismässigem Aufwand möglich. Für eine korrekte Nutzung müsste zudem eine Durchsetzung durch die Polizei erfolgen. Wie eine solche effizient erfolgen kann, ist uns unklar.

3.	Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr	
	Wir erachten aus den vorgenannten Gründen eine solche Privilegierung als ungeeignet und lehnen diese ab. Auf die Schaffung eines solchen Symbols ist daher mangels Einsatzmöglichkeiten zu verzichten.	

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)	
	Dieses Anliegen erscheint kaum in der Praxis durchsetzbar. Ein Kontrollorgan müsste das ankommende und das abfahrende Fahrzeug kontrollieren, was aufgrund der unbekannten Parkzeit unmöglich erscheint. Dies führt zu einer Vorschrift, welche in der Praxis nicht kontrollierbar ist.		