



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK**

Bundesamt für Strassen

Bern, 10. November 2021

# **Teilrevision der Signalisationsverordnung**

## **Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling**

**Erläuternder Bericht**  
**zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

# 1. Ausgangslage

## 1.1. Tempo-30-Zonen

Im Jahr 2001 lehnte das Schweizer Stimmvolk eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts ab (Volksinitiative 00.034 «Strasse für alle»). Der Bundesrat lockerte in der Folge die Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen. Diese Änderungen führten dazu, dass sich die Tempo-30-Zonen innerhalb der Wohnquartiere weit verbreiteten.

Vermehrt wird das Anliegen geäussert, die Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo 30 innerorts weitergehend zu erleichtern, da damit die Verkehrssicherheit, der Lärmschutz und die Lebensqualität in den Siedlungsgebieten verbessert werden könne. In parlamentarischen Vorstössen wurde das Anliegen bereits 2013 geäussert<sup>1</sup> und 2020 wieder aufgenommen<sup>2</sup>. Der Bundesrat stellte in seinen Stellungnahmen zu diesen Vorstössen in Aussicht, im Rahmen eines kommenden Revisionsverfahrens eine Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen vorzuschlagen. Beim übergeordneten Netz sieht er aber keinen Bedarf, von den heutigen Regeln für Geschwindigkeitsreduktionen abzuweichen.

Das Anliegen, die Anforderungen für die Anordnungen zu erleichtern, unterstützen auch Verkehrssicherheitsorganisationen. Es wurde in verschiedenen Stellungnahmen zur Vernehmlassung der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958<sup>3</sup> (SVG) und acht Verordnungen<sup>4</sup> formuliert. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU weist auf das hohe Potential von Tempo 30 in Bezug auf die Verkehrssicherheit hin<sup>5</sup>. Gemäss ihren statistischen Erhebungen zeige sich, dass eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h unter realen Bedingungen mit einer durchschnittlichen Reduktion von mindestens einem Drittel aller schweren Unfälle einhergeht.

## 1.2. Mitfahrgemeinschaften (Carpooling)

Zur Verringerung der Verkehrsüberlastung und der Umweltbelastung ist die Bildung von Fahrgemeinschaften wünschenswert. Fahrgemeinschaften können gefördert werden, indem ihnen besondere Rechte eingeräumt werden. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat daher den Kantonen Genf und Tessin die versuchsweise Verwendung einer spezifischen Signalisation bewilligt, welche die Verwendung von Fahrstreifen, die für den übrigen Verkehr gesperrt sind, durch Fahrzeuge mit Mehrfachbesatzung ermöglicht. Beide Kantone haben die Signalisation im Bereich von einzelnen stark belasteten Grenzübergängen eingesetzt, bei denen mehrere Fahrstreifen in eine Fahrtrichtung vorhanden waren. Ein Fahrstreifen durfte dabei nur noch von Fahrzeugen mit Mehrfachbesatzung benutzt werden, wobei in Genf mindestens zwei und im Tessin mindestens drei Fahrzeuginsassen gefordert wurden. Bei den Grenzübergängen in Genf wurde die Massnahme auch auf der französischen Seite für die Einfahrt in die Schweiz angebracht, während sie im Tessin auf der italienischen Seite nicht eingesetzt wurde. Die Massnahme war primär auf den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr ausgerichtet.

Die bisherigen Ergebnisse können nicht eindeutige Auswirkungen der Versuche aufzeigen. Die Ergebnisse wurden durch die mit der COVID-19-Massnahmen verbundenen Verkehrsveränderungen beeinflusst. Beide Kantone bewerten die Versuche aber als positiv und beantragen eine Übernahme der Signalisation für Mitfahrgemeinschaften ins Bundesrecht. Dieses Anliegen soll im Rahmen der vorliegenden Revision berücksichtigt werden, da es sich um eine Massnahme mit steigendem Potential handelt und sie sich als ein Element in den umfassenden Bemühungen zugunsten eines sicheren und nachhaltigen Verkehrs erweist.

# 2. Die beantragte Neuregelung mit Begründung

## 2.1. Tempo-30-Zonen

Abgesehen von einzelnen Beschränkungen auf Durchgangsstrassen können Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen (z. B. Fahrverbote) grundsätzlich aus beliebigen, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen angeordnet werden, soweit sie verhältnismässig sind (Art. 3 Abs. 4 SVG). Von diesem Grundsatz besteht eine Abweichung für Höchstgeschwindigkeiten. Die vom Bundesrat festgelegte Höchstgeschwindigkeit kann auf bestimmten Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur aufgrund eines

<sup>1</sup> Motion Masshardt, 13.4098, Für mehr Sicherheit und Lebensqualität. Vereinfachte Einführung von Tempo-30-Zonen.

<sup>2</sup> Interpellation Schlatter, 20.3047, Tempo 30. Stand der Dinge und Entlastung der Gemeinden von Kosten und Bürokratie; Motion Schlatter, 20.4134, Tempo 30. Unnötige Bürokratie für die Gemeinden

<sup>3</sup> SR 741.01

<sup>4</sup> Fedlex.ch → Vernehmlassungen → Abgeschlossene Vernehmlassungen → 2020 → Vernehmlassung 2020/43


<sup>5</sup> www.bfu.ch → Tempo 30 → Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen

Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Der Bundesrat konkretisiert die Anforderungen an das Gutachten in der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979<sup>6</sup> (SSV) und legt insbesondere die Gründe für eine Temporeduktion fest (Art. 108 Abs. 1 und 2 SSV). Die Einzelheiten für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und die detaillierten Anforderungen an das Gutachten für Tempo-30-Zonen sind in der Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen vom 28. September 2001<sup>7</sup> geregelt.

Vorgeschlagen wird, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen von den qualifizierten Regeln für Geschwindigkeitsanordnungen ausgenommen und den allgemeinen Regeln für Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen unterstellt werden soll. Damit könnte einerseits auf das aufwändig zu erstellende Gutachten verzichtet werden. Andererseits könnten Tempo-30-Zonen nicht nur zur Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses angeordnet werden, sondern wie die übrigen Verkehrsanordnungen und -beschränkungen auch aus weiteren in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen, wie etwa der Verbesserung der Lebensqualität. Damit würde sich die materielle Zulässigkeit der Anordnung einer Tempo-30-Zone primär über die Verhältnismässigkeit beurteilen. Die Anordnung einer Tempo-30-Zone müsste nach wie vor verfügt und veröffentlicht werden (Art. 107 SSV).

Die heutige Regelung basiert implizit auf der Unterscheidung zwischen siedlungsorientierten und verkehrsorientierten Strassen. Diese Differenzierung stammt aus dem Bau- und Planungsrecht und ist im Strassenverkehrsrecht nicht ausdrücklich enthalten. Dies konnte bereits in der Vergangenheit zu gewissen Missverständnissen führen. Um dies zu vermeiden, soll die Differenzierung zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen neu auch in der SSV verankert werden, zumal sie mit der vorgeschlagenen Rechtsänderung an Bedeutung noch zunehmen wird.

## **2.2. Mitfahrgemeinschaften**

Es soll das Symbol «Mitfahrgemeinschaften» () in die SSV integriert werden, das auf einer Zusatztafel dem allgemeinen Fahrverbot, dem Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigelegt werden kann. Mit dieser Zusatztafel werden Fahrgemeinschaften von der Beschränkung ausgenommen. Die neue Signalisation kann von den zuständigen Signalisationsbehörden auf einzelne Fahrstreifen, aber auch auf die ganze Fahrbahn angewendet werden. Das neue Symbol kann auch als Markierung auf Bus-Streifen angebracht und Mitfahrgemeinschaften so dessen Benützung erlaubt werden. Bei der Prüfung der Zulassung von Mitfahrgemeinschaften auf Busfahrbahnen und Bus-Streifen ist darauf zu achten, dass sich die Massnahme nicht nachteilig auf den öffentlichen Verkehr auswirkt.

Mit dem Symbol «Mitfahrgemeinschaften» sollen auch Parkplätze für Fahrzeuge reserviert werden können, die beim Zu- und Wegfahren mit mehreren Personen besetzt sind.

## **3. Erläuterungen zu einzelnen Artikeln**

### **3.1. Signalisationsverordnung**

#### **Art. 1 Abs. 9**

Neu wird der Begriff «verkehrsorientierte Strassen» im Strassenverkehrsrecht verwendet und definiert. Der Begriff stammt aus dem Bau- und Planungsrecht und ist heute in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute festgelegt<sup>8</sup>. Die Begriffsumschreibung in der vorliegenden Bestimmung richtet sich nach der VSS-Norm aus. Im Wesentlichen handelt es sich um übergeordnete Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für eine effiziente Verkehrsabwicklung bestimmt sind. Sie bilden das übergeordnete Netz.

Auf die Verwendung des Begriffs «siedlungsorientierte Strassen» soll im Verkehrsrecht aber weiterhin verzichtet werden. Aus der Norm ergibt sich, dass alle Strassen entweder siedlungsorientiert oder aber verkehrsorientiert sind. Im Verkehrsrecht genügt es daher, von «verkehrsorientierten» und «nicht verkehrsorientierten» Strassen zu sprechen.

<sup>6</sup> SR 741.21

<sup>7</sup> SR 741.213.3

<sup>8</sup> [www.vss.ch](http://www.vss.ch) → SN 40 040 (kostenpflichtig)

#### Art. 2a Abs. 5 und 6


In diesen beiden Absätzen wird der neue Begriff «verkehrsorientiert» verwendet, um zu verdeutlichen, auf welchen Strassen Tempo-30-Zonen gemäss den neuen, erleichterten Bedingungen angeordnet werden können.

In Absatz 5 wird die Einschränkung fallen gelassen, dass Tempo-30-Zonen nur auf Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter angeordnet werden dürfen. Diese Einschränkung wurde bereits bisher nur beschränkt angewandt und entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen nach ausgedehnteren Zonen.

Auch die Einschränkung gemäss Absatz 6, wonach Hauptstrassenabschnitte nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone (z. B. in einem Ortszentrum oder einem Altstadtgebiet) einbezogen werden können, soll aufgehoben werden. Stattdessen soll ein Tempo-30-Abschnitt auf einer verkehrsorientierten Strasse regelmässig in die Tempo-30-Zone einbezogen werden können, wenn eine solche angrenzend vorhanden ist. Es erscheint nicht sinnvoll, dass der Übergang mit «Ende Tempo-30-Zone» und gleichzeitig «Tempo 30» und umgekehrt signalisiert wird. Der Einbezug beschränkt sich aber wie bisher bloss auf die Signalisation, die unterschiedlichen Strassenfunktionen werden weiterhin berücksichtigt und die Regelungen der UVEK-Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen kommen auf dem verkehrsorientierten Strassenabschnitt der Tempo-30-Zone nicht zur Anwendung.

Artikel 108 soll mit einem neuen Absatz ergänzt werden, der sich aber einzig auf verkehrsorientierte Strassen bezieht. Daher wird in Artikel 2a Absatz 6 klargestellt, dass sich der Verweis auf Artikel 108 nur auf dessen Absätze 1, 2 und 4 bezieht, jedoch nicht auch auf den neuen Absatz 4<sup>bis</sup>.

#### Art. 65 Abs. 15

Die Zahl auf dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» () zeigt an, wie viele Personen sich mindestens im Fahrzeug befinden müssen. An die mitfahrenden Personen werden keine qualifizierten Eigenschaften geknüpft. Auch ein Elternteil, der seine eigenen Kinder mitführt, kann von der Massnahme profitieren.

Es liegt in der Kompetenz der anordnenden Behörden festzulegen, wie viele Personen sich mindestens im Fahrzeug befinden müssen. Widerhandlungen gegen die Anordnungen können als Missachtung der Fahrverbote oder des Signals «Busfahrbahn» nach geltenden Tatbeständen der Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019<sup>9</sup> gebüsst werden.

#### Art. 65 Abs. 16

Das Symbol «Mitfahrgemeinschaft» soll auch auf Zusatztafeln von Parkierungssignalen verwendet werden können. Dabei zeigt die Zahl auf dem Symbol an, wie viele Personen sich sowohl beim Zufahren des Fahrzeugs als auch beim Wegfahren mindestens im Fahrzeug befinden müssen. Die Beschränkung auf diesen Anwendungsfall erfolgt vor allem aus Kontrollgründen. Andere Fälle, in denen die Fahrgemeinschaften nicht bis zum Abstellen des Fahrzeugs bestehen bleibt und gleichzeitig auf der Rückfahrt ab der Abstellfläche gebildet werden, können von dieser Möglichkeit nicht profitieren.

#### Art. 79 Abs. 4 Bst. e

Parkfelder sollen auch bloss mit der Markierung des Symbols «Mitfahrgemeinschaft» für Fahrgemeinschaften reserviert werden können.

#### Art. 108 Abs. 4<sup>bis</sup>

In dieser Bestimmung werden die abweichenden Anordnungsvoraussetzungen für Tempo-30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen geregelt. Neu gelten für solche Zonen die generellen Voraussetzungen für Verkehrsanordnungen und -beschränkungen und sie können entsprechend Artikel 3 Absatz 4 SVG angeordnet werden, wenn dies aus beliebigen in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen erforderlich ist. Bei der Beurteilung der Erforderlichkeit der Massnahme kommt der Behörde dabei ein weiter Ermessensspielraum zu. Ein Gutachten ist nicht erforderlich.

Die neue Regelung findet auch auf Begegnungszonen Anwendung. Deren Gleichbehandlung mit den übrigen Verkehrsanordnungen und -beschränkungen scheint auch deshalb als angemessen, weil Begegnungszonen nicht auf die Temporeduktion beschränkt sind und ein Hauptgehalt in der Änderung der Vortrittsregelung liegt.

<sup>9</sup> SR 314.11

### **3.2. Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen**

#### **Art. 3**

Diese Bestimmung enthielt die Anforderungen an die Gutachten für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen. Mit dem Verzicht auf das Gutachten wird sie gegenstandslos und kann aufgehoben werden.

Nach wie vor erhalten bleiben soll aber die Nachprüfpflicht gemäss Artikel 6. Die Überprüfung von angeordneten Massnahmen erscheint grundsätzlich angemessen und bei Geschwindigkeitsmassnahmen von erhöhter Bedeutung, damit die Verkehrssicherheit und der Grundsatz des gegenseitigen Vertrauens im Strassenverkehr gewahrt bleiben.

## **4. Auswirkungen**

### **4.1. Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf den Bund**

Die vorgeschlagenen Änderungen haben keine Auswirkungen auf den Bund. Dem ASTRA steht mit dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» eine Signalisation zur Verfügung, deren Verwendung auf Nationalstrassen nicht ausgeschlossen ist.

### **4.2. Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf die Kantone**

Die Änderungen haben keine neuen Pflichten für die Kantone zur Folge, hingegen werden ihnen zusätzliche Möglichkeiten zur Verfügung gestellt. Die Anordnung von Tempo-30-Zonen erfordert einen geringeren behördlichen Aufwand als bisher.

### **4.3. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft**

Die Erleichterungen für die Anordnung von Tempo-30-Zonen betreffen für den Verkehr untergeordnete Strassen, weshalb die Wirtschaft dadurch kaum betroffen ist. Hingegen kann die angrenzende Wohnbevölkerung von der Massnahme profitieren, indem ihre Lebensqualität steigt. Auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit wirkt sich ein reduziertes Tempo vorteilhaft aus. Die Signalisationsmöglichkeiten für Mitfahrgemeinschaften dienen einem sicheren und nachhaltigen Verkehr. Zudem kann damit die Verkehrsüberlastung reduziert werden.

## **5. Rechtliche Aspekte**

### **5.1. Rechtsgrundlagen**

Die Rechtsgrundlage für die Erleichterung der Anordnungsbedingungen für Tempo-30-Zone stellt Artikel 32 Absatz 3 SVG. Diese Bestimmung legt fest, dass die vom Bundesrat festgelegte Geschwindigkeit nur auf Grund eines Gutachtens hinauf- oder herabgesetzt werden kann, wobei der Bundesrat Ausnahmen vorsehen kann. Mit den vorliegenden Änderungen ist diese Ausnahmekompetenz ausgeschöpft. Noch weitergehende Ausnahmen von der Gutachtenspflicht oder gar ihr gänzliches Fallenlassen würden eine Anpassung des Gesetzes bedingen.

Als Rechtsgrundlagen für das neue Symbol «Mitfahrgemeinschaft» dienen die Artikel 5 Absatz 3 sowie Artikel 106 Absatz 1 SVG.

### **5.2. Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen**

Die vorgesehenen Änderungen sind mit internationalem Recht, namentlich mit dem EU-Recht sowie dem Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr vom 8. November 1968<sup>10</sup> vereinbar.

<sup>10</sup> SR 0.741.10