



R383-0494

Vernehmlassung

Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input checked="" type="checkbox"/>
Absender: SP Schweiz Theaterplatz 4 3011 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an raphael.kraemer@astra.admin.ch.

Fragen

Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

Allgemeine Fragen

1. Haben Sie Bemerkungen allgemeiner Art zur vorgeschlagenen Revision?

JA NEIN

Bemerkungen: Für uns steht der Schutz aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber der Schutz von schwächeren Teilnehmenden wie Kindern oder älteren sowie in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen, absolut im Zentrum. Alle Verordnungsanpassungen müssen an diesem Anspruch gemessen bzw. diesem gerecht werden.

2. Sind Sie damit einverstanden, wenn die neuen Vorschriften ca. 6 Monate nach dem Beschluss des Bundesrates in Kraft treten?

JA NEIN

Bemerkungen: keine

Verkehrsregeln

- a) Verkehrsregelverordnung (VRV)

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: -

2. Sind Sie mit Art. 1 Abs. 10 E-VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Definition der fahrzeugähnlichen Geräte (fäG) wurde zum Teil zu breit und für beliebige motorlose Fahrzeuge angewandt. Mit der vorgeschlagenen Änderung soll verdeutlicht werden, dass diese Bestimmung auf Kleingeräte wie Rollschuhe etc. ausgerichtet ist. fäG gleichgestellt werden zudem Kinderräder. Diese Anpassung scheint uns grundsätzlich sinnvoll zu sein. Zu prüfen ist aber u.E. eine Präzisierung, dass nur diejenigen Kinderfahrräder als fäG gelten, die von Kindern bis zu einem be-

stimmen, zu definierenden Alter gefahren werden können. Wir sind zudem der Meinung, dass der Begriff „Kinderfahrrad“ in der nächsten Revision der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (Art. 24 Abs. 2) neu definiert werden muss, da mit den neuen Bestimmungen bezüglich Schulpflicht das Kriterium des vorschulpflichtigen Alters eine andere Bedeutung gewonnen hat.

3. Sind Sie mit Art. 3 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Viele Motorwagen sind heute serienmässig mit Parkierungsassistenten ausgerüstet. Die Verwendung solcher Systeme steht im Widerspruch zur VRV und zum Strassenverkehrsgesetz. Mit dem nun zur Diskussion stehenden Änderungsvorschlag wird die Benützung von Parkierungsassistenten zulässig und es darf bei bestimmungsgemässer Verwendung die Lenkvorrichtung losgelassen oder das Fahrzeug verlassen werden. Wir können dieser Änderung zustimmen, legen aber Wert auf die Feststellung, dass die Lenkerin, der Lenker nach wie vor stets die Kontrolle über das Fahrzeug haben muss und dass sie oder er auch für das Manöver verantwortlich bleibt.

4. Sind Sie mit Art. 3a Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die in den Weisungen vom 16. Dezember 2013 festgehaltene Möglichkeit, auch Kinderrückhaltevorrüchtungen verwenden zu können, die nicht nach UNECE-Reglement Nr. 445, sondern nach UNECE-Reglement Nr. 129 zugelassen sind, wird auf Verordnungsebene überführt. Die Weisungen können damit aufgehoben werden. Wir können dieser Anpassung zustimmen.

5. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 4 Abs. 2 und 3 VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Der Anpassung in Absatz 2 können wir zustimmen. Die Änderung in Absatz 3 lehnen wir ab. Es wird argumentiert, dass sich das Gebot der besonderen Rücksicht gegenüber Kindern und anderen Personen, die nicht auf den Verkehr achten, aus Artikel 26 Absatz 2 SVG ergibt. Die Konkretisierung in Artikel 4 Absatz 3 VRV, welche Verhaltensweisen an den Tag zu legen sind, wenn Kinder im Strassenbereich nicht auf den Verkehr achten, sei nicht mit einem Mehrwert verbunden. Angesichts der Tatsache, dass Kinder im Strassenverkehr die schwächsten Verkehrsteilnehmenden sind, erscheint eine explizite Erwähnung in der Verordnung nach wie vor sachgerecht und wir beantragen, dass Artikel 4 Absatz 3 nicht aufgehoben wird.

6. Sind Sie mit Art. 5 Abs. 2 E-VRV einverstanden

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Leichte Fahrzeugkombinationen aus einem leichten Motorwagen und Anhänger sollen künftig auf Autobahnen und Autostrassen bis zu 100 km/h fahren dürfen. Diese Vorschrift ist lex specialis zu Artikel 5 Absatz 1 Ziffer 2 VRV, wonach Anhän-

gerzüge maximal 80 km/h fahren dürfen. Wir lehnen diese Lockerung aus Gründen der Sicherheit ab.

7. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 7 VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Grundregel zum Rechtsfahren in Artikel 34 SVG genügt. Es erscheint ausreichend klar, dass trotz des Rechtsfahrgebots ausreichender Abstand zum Strassenrand gewahrt werden muss. Es besteht auch ein Widerspruch zum Gesetz, weil dieses verlangt, dass Fahrzeugführende sich möglichst an den rechten Strassenrand zu halten haben, während von der Verordnung die Wahrung eines genügenden Abstands gefordert wird. Aus den genannten Gründen stimmen wir der Anpassung zu.

8. Sind Sie mit Art. 8 Abs. 5 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Wir begrüßen die neue Regelung zum Reissverschlussverkehr und die vorgeschlagene Pflicht, den vom Abbau des Fahrstreifens betroffenen Fahrzeugen abwechslungsweise den Übergang auf den benachbarten Fahrstreifen zu ermöglichen.

9. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 1 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Anpassung ist eine Folge des Reissverschlussverkehrs. Die Pflicht, wonach Fahrzeugführende frühzeitig einspuren müssen, soll auf das Abbiegen eingeschränkt werden. Neu soll bis zur Fahrbahnverengung oder dem Hindernis gefahren und dort der Fahrstreifen nach Reissverschlussprinzip gewechselt werden können.

10. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten nicht nur für Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrzeugen, sondern für den Fährverkehr generell. Wir können dieser Präzisierung zustimmen.

11. Sind Sie mit Art. 27 Abs. 6 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer haben kritisiert, dass die Regelung zum Rückwärtsfahren (Art. 17 Abs. 3 VRV) keine Ausnahme für Lern- und Prüfungsfahrten beinhaltet. Das Rückwärtsfahren könne auf kürzeren Strecken nicht ausreichend geübt werden. Um dieses Anliegen aufzunehmen, stimmen wir der Ergänzung zu.

12. Sind Sie mit Art. 36 Abs. 5 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Bis anhin erlaubt Artikel 36 Absatz 5 das Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen und Autostrassen nur beim Fahren in parallelen Kolonnen, auf Einspurstrecken, sofern für die Fahrstreifen unterschiedliche Fahrziele signalisiert sind, auf dem Beschleunigungstreifen von Einfahrten bis zum Ende der Doppellinien-Markierung und

auf dem Verzögerungsstreifen von Ausfahrten. Abklärungen haben gemäss Vernehmlassungsbericht ergeben, dass eine Legalisierung des Rechtsvorbeifahrens eine Reduktion der Fahrstreifenwechsel zur Folge hätte, was sich auf Verkehrsfluss und Sicherheit positiv auswirken würde. Daher soll es Fahrzeugführenden künftig erlaubt sein, an links fahrenden Fahrzeugen vorbeizufahren. Wir bezweifeln, dass diese Bestimmung wirklich der Verkehrssicherheit dient und lehnen sie ab.

13. Sind Sie mit Art. 36 Abs. 7 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Das Anliegen, eine den Nachbarländern entsprechende Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse ins Recht aufzunehmen, wurde von der Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren eingebracht. Gemäss Änderungsvorschlag sollen Fahrzeugführerinnen und -führer nicht bereits bei stockendem Verkehr, sondern erst dann, wenn mit Schrittgeschwindigkeit gefahren wird oder sich die Fahrzeuge im Stillstand befinden, verpflichtet werden, eine freie Gasse zu bilden. Die Pflicht beschränkt sich auf Autobahnen und Autostrassen. Wir stimmen dieser Bestimmung zu.

14. Sind Sie mit Art. 41 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA ABER

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Um das Velofahren bei Kindern zu fördern, wird vorgeschlagen, dass Kindern bis 12 Jahren neu die Benützung von Fusswegen und Trottoirs mit Fahrrädern ermöglicht wird, wenn keine für Kinder geeignete Veloinfrastruktur zur Verfügung steht. Der Bedarf ist vor allem in ländlichen Gebieten gegeben. Insbesondere für Kinder in der Unterstufe bestehen aus Sicht der Verkehrspsychologie Sicherheitsbedenken beim Radfahren auf der Fahrbahn. Gemäss Vernehmlassungsbericht sind die Folgen bei Unfällen von velofahrenden Kindern mit dem motorisierten Verkehr gravierender als bei Unfällen von velofahrenden Kindern mit Fussgängerinnen und Fussgängern.

Wir begrüssen diese Massnahme im Interesse der Verkehrssicherheit von Kindern in den Fällen, wo keine Velowege oder Velostreifen vorhanden sind. Allenfalls wäre aber eine Senkung der Alterslimite zu prüfen. Einerseits geht es um die Sicherheit der Kinder und andererseits darf die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger, denen gemäss Strassenverkehrsgesetz das Trottoir vorbehalten ist, nicht gefährdet werden. Insbesondere bei schmalen Trottoirs sind Konflikte absehbar. Um die Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger - vor allem bei kleinen Kindern oder älteren sowie in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen - zu berücksichtigen, sind zudem die vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen wichtig. Fussgängerinnen und Fussgänger müssen jederzeit Vortritt erhalten und Geschwindigkeit und Fahrweise sind stets den Umständen anzupassen. Die Massnahme, dass Kinder das Trottoir benutzen können, wenn keine für Kinder geeignete Veloinfrastruktur zur Verfügung steht, darf zudem nicht dazu führen, dass andere, prioritäre Massnahmen verzögert oder gar nicht umgesetzt werden. Die Sicherheit von Rad fahrenden Kindern sollte vor allem mit sicheren Infrastrukturen erfolgen. Zudem müssen die Kinder auch die Möglichkeit haben, sicheres Fahren auf der Strasse in einem gefahrlosen Rahmen zu lernen.

15. Sind Sie mit Aufhebung von Art. 44 VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Bestimmung insbesondere zu Tierfuhrwerken ist kaum noch von Bedeutung. Der Aufhebung hinsichtlich „Tierfuhrwerken“ können wir zustimmen. Trotzdem soll Art. 44 VRV aber nicht aufgehoben werden, da damit die Bestimmung gestrichen würde, dass Handwagen begleitet werden müssen. In Folge könnten Postroboter, autonome Pizzakurier-Roboter, Apotheker-Lieferung unbegleitet auf den Trottoirs verkehren, was die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger gefährden könnte.

Art. 44 VRV sollte also nicht aufgehoben, sondern folgendermassen verändert werden (Streichung von „Tierfuhrwerken“):

Titel (neu): ~~Tierfuhrwerke~~ und Handwagen

Abs. 1 Streichung

Abs. 2 Streichung

Abs. 1 (neu; vorher Abs. 3):

„Handwagen müssen stets von einer zu Fuss gehenden Person geführt werden. Motorhandwagen sind den motorlosen Handwagen gleichgestellt. Zur Vermeidung von Lärm unterstehen sie jedoch den Vorschriften für Motorfahrzeuge. Das Mitführen von Anhängern an Motorhandwagen ist untersagt; die kantonale Behörde, für Bundesfahrzeuge der Bund, kann Ausnahmen bewilligen, soweit es die Betriebs- und Verkehrssicherheit zulassen.“

16. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 55 Abs. 3 VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Sicherung der Unfallstelle sowie die Alarmierung von Ärztin/Arzt und Polizei sind Pflichten der Unfallbeteiligten. Hilfeleistung durch Nichtbeteiligte ist nur dann eine Pflicht, wenn es um Unterlassung der Nothilfe geht. Artikel 51 Absatz 2 SVG hält fest, dass Unbeteiligte Hilfe leisten soweit zumutbar. Diese Regelung ist ausreichend. Die in Artikel 55 Absatz 3 VRV enthaltene Aufzählung bringt keinen Mehrwert. Wir können uns dieser Argumentation anschliessen.

17. Sind Sie mit Art. 58 Abs. 2, 2^{bis} und 4 E-VRV einverstanden?

18. Sind Sie mit Art. 91a Abs. 1 Bst. k und l E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

JA ABER NEIN NICHT BETROFFEN
Bemerkungen: Die in Absatz 4 enthaltenen Bestimmungen zur Kennzeichnung von Ausnahmetransporten sollen neu in Absatz 2 geregelt werden. Der Vorschlag sieht vor, dass die Kennzeichnung vorne am Zugfahrzeug entfällt. Absatz 4 wird überflüssig. Wir können dieser Anpassung zustimmen.

teranen-Status», wenn sie in gutem Zustand sind und nicht zu gewerblichen Zwecken verwendet werden. Wir können der Ausnahme vom Sonntagsfahrverbot zustimmen, nicht aber der Ausnahme vom Nachtfahrverbot, da Veteranenfahrzeuge oftmals über dem Emissionsgrenzwert bezüglich Lärm liegen. Wir legen zudem Wert auf die Feststellung, dass Missbräuche zu unterbinden sind, das heisst, dass eine Verwendung zu gewerblichen Zwecken konsequent ausgeschlossen sein muss.
Neu wird auch ein Buchstabe I eingefügt, mit dem Fahrzeuge mit aufgebautem Nutzraum, der zum Blutspenden eingerichtet ist, vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen werden. Dieser Anpassung stimmen wir zu.

19. Sind Sie mit Art. 92 Abs. 6 E-VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Aus dem Vernehmlassungsbericht wird nicht ersichtlich, worum es geht.

20. Sind Sie mit Art. 97a E-VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Um den Bewilligungsprozess effizient abwickeln zu können, betreiben kantonale Bewilligungsbehörden sowie ASTRA Informationssysteme für Sach- und Personendaten. Mit dem neuen Artikel 97a soll die aus datenschutzrechtlicher Sicht notwendige Rechtsgrundlage geschaffen werden. Unter Absatz 2 Buchstaben a - e werden die zu bearbeitenden Daten aufgeführt. Ab bestimmten Ausmassen der Ausnahmefahrzeuge und -transporte erteilen die Bewilligungsbehörden dem Bund für das Befahren ihres Gebiets die Zustimmung und im umgekehrten Fall erteilt das ASTRA für das Befahren der Nationalstrassen die Zustimmung an die Kantone. Teilweise kommt es vor, dass Bewilligungen gefälscht werden. Um die Vollzugsbehörden bei der Aufklärung solcher Missbrauchsfälle zu unterstützen, sollen diese auf die Bewilligungsdaten zugreifen können (Abs. 5). Um die Fahrzeugdaten zu verifizieren, soll das Informationssystem des ASTRA auf die im ASTRA vorhandenen Fahrzeugdaten zugreifen können. Wir können den vorgeschlagenen Anpassungen zustimmen.

b) Nationalstrassenverordnung (NSV)

21. Sind Sie mit Art. 6 Abs. 2 und 3 E-NSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die KVF-N hat in einer Motion (17.3267) die Aufhebung des Verbots betreffend Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten beschlossen. Die Motion wurde von National- und Ständerat angenommen. Die SP hat diese Motion abgelehnt und lehnt deshalb auch die vorgeschlagene Anpassung aus Gründen der Verkehrssicherheit mit Nachdruck ab. Sollte der Bundesrat an dieser Anpassung festhalten, betonen wir, dass zumindest das Verbot, auf Rastplätzen Alkohol zu verkaufen

und auszuschenken (Art. 7 Abs. 4 NSV), unbedingt bestehen bleiben muss.

Die Leistungspflicht der Telekomgesellschaften, in jeder Gemeinde Telefonkabinen zu betreiben, endet gemäss Grundversorgungskonzession. Weiterhin besteht aber die Verpflichtung der Kantone, Telefonanschlüsse auf Nebenanlagen zu unterhalten. Aufgrund der Verbreitung der Mobiltelefone sind wir der Meinung, dass diese Pflicht aufgehoben werden kann.

Signalisationsvorschriften

a) Signalisationsverordnung (SSV)

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

-

2. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 1 Abs. 9 und 10 SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Begriffsdefinitionen bzw. Verweise auf Begriffsdefinitionen der VTS und VRV können aufgehoben werden, weil sie nicht nötig und teilweise unzutreffend sind. Grundsätzlich sollten die Begrifflichkeiten des Strassenverkehrsrechts für alle Erlasse anwendbar sein und wir können der Anpassung daher zustimmen.

3. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 6 Abs. 2 SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Diese Bestimmung kann gestrichen werden, weil sich aus Artikel 9 SSV ergibt, dass das Signal «Unebene Fahrbahn» nicht vor gekennzeichneten Baustellen aufgestellt werden sollte. Das Signal Baustelle warnt ebenfalls vor Unebenheiten. Dass das Signal «Unebene Fahrbahn» auch vor Bahnübergängen aufgestellt werden kann, ist eine unnötige Zusatzinformation. Wir können uns dieser Anpassung anschliessen.

4. Sind Sie mit Art. 19 Abs. 1 Bst. d E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Heute erfassen die Signale «Verbot für Lastwagen» und «Überholverbot

für Lastwagen» nicht dieselben Fahrzeugarten. Mit der Anpassung soll diese Diskrepanz behoben werden. Vom Signal «Verbot für Lastwagen» sollen neben schweren Motorwagen auch schwere Arbeitsmotorwagen erfasst werden. Wir stimmen dieser Anpassung zu.

5. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 1 und 2 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Es sollen Anforderungen gestrichen werden, die sich aus generellen Bestimmungen ergeben. Wir stimmen dieser Anpassung zu.

6. Sind Sie mit Art. 26 Abs. 2 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Signale «Verbot für Lastwagen» und «Überholverbot für Lastwagen» sollen dieselben Fahrzeugarten erfassen. Aufgrund dieser Anpassung sind schwere Personenwagen und schwere Wohnmotorwagen vom Signal «Überholverbot für Lastwagen» nicht mehr betroffen, da für diese keine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h besteht. Wir stimmen dieser Anpassung zu.

7. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 31 Abs. 3 SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Möglichkeit des Verzichts auf eine Verfügung und Publikation ergibt sich aus Artikel 107 Absatz 3 und muss nicht wiederholt werden. Wir stimmen dieser Anpassung zu.

8. Sind Sie mit Art. 33 Abs. 1 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Benutzungspflicht für Motorfahräder sollte u.E. aufgehoben werden. Motorfahräder, die 30 km/h (mit Tretunterstützung 45 km/h) fahren, sollen nicht dazu verpflichtet werden, die von Fussgängerinnen und Fussgängern benutzte Infrastruktur zu benutzen. Wir sehen darin ein Sicherheitsrisiko.

9. Sind Sie mit Art. 36 Abs. 8 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Pflicht, die Signale «Stop» und «Kein Vortritt» auf Hauptstrassen in jedem Fall vorzusignalisieren, geht zu weit. Vorseignale sollen nur dort aufgestellt werden, wo dies notwendig ist. Wir können dieser Anpassung zustimmen.

10. Sind Sie mit Art. 48, 48a und 48b E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: In Absatz 1 von Artikel 48 werden die Parkierungssignale genannt und in den Absätzen 2 und 3 wird dargelegt, wie das Parkieren beschränkt werden kann. Es wird nicht mehr gesagt, dass das Fahrzeug nach Ablauf der Parkzeit wieder in den Verkehr eingefügt werden muss und dass ein blosses Verschieben auf ein in der Nähe liegendes Parkfeld unzulässig ist. Bisher mussten Beschränkungen der Parkberechtigung im Signal selbst oder auf einer Zusatztafel angezeigt werden. Neu ist es möglich, das Symbol auf der Parkierungsfläche zu markieren. Artikel 48 Absatz 4 bezieht sich auf die Signalisation von Parkplätzen. Durch die Neuformulierung ergeben sich Änderungen im Signalkatalog. Die Zusatztafel «Anzeige von Entfernung und Richtung» kann aufgrund der Formulierung von Artikel 48 Absatz 6 auf dem Signal im blauen Feld angebracht werden. Folglich kann dieses Signal aus Anhang 2 entfernt werden. Artikel 48a regelt das Signal «Parkieren mit Parkscheibe». Artikel 48b äussert sich zum Signal «Parkieren gegen Gebühr». Um den Signalisationsbehörden bei der Unterstellung unter die Gebührenpflicht Spielraum einzuräumen, soll der Anwendungsbereich des Signals «Parkieren gegen Gebühr» auf alle Fahrzeuge ausgedehnt werden. Wir können den

vorgeschlagenen Anpassungen zustimmen. Sie dienen der Übersichtlichkeit und der Vereinheitlichung und tragen zu einer Reduktion der Signalpfosten bei.

11. Sind Sie mit Art. 55 Abs. 2^{bis} E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: In der Stadt Zürich wurde ein Versuch betreffend Baustellensignalisation für den Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Der Versuch hat gezeigt, dass mit der Verwendung dieser Signalisation bei Baustellen, bei denen die Umleitungsstrecke nicht ohne weiteres erkennbar ist, ein Mehrwert geschaffen wird. Wir unterstützen daher die vorgeschlagene Anpassung.

12. Sind Sie mit Art. 65 Abs. 13 und 14 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Wir begrüßen die Aufnahme einer Signalisationsmöglichkeit für Ladestationen mit Nachdruck, sprechen uns aber für die Variante (grüne Markierung, Parkieren generell erlaubt) aus, siehe Frage 12a.

Die Elektrifizierung des Strassenverkehrs – gespeisen aus Strom aus erneuerbaren Energien – ist eine wichtige Massnahme im Kampf gegen die Klimaerhitzung und diese Form der Mobilität sollte auf allen Ebenen gefördert werden..

12a. Bevorzugen Sie die in der Erläuterung erwähnte Variante (grüne Markierung, Parkieren generell erlaubt)?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Mit den vorgeschlagenen Absätzen 13 und 14 von Artikel 65 E-SSV wird bereits die Reservierung von mit einer Ladestation ausgestatteten Parkfeldern für Elektrofahrzeuge ermöglicht. Eine Erweiterung dieser Massnahme besteht darin, Parkfelder auch ohne Ladestation für Elektrofahrzeuge zu reservieren und solche Parkfelder nicht gelb, sondern grün zu markieren. Dies würde dazu führen, dass das Symbol nicht als «Ladestation», sondern als «E-Fahrzeuge» bezeichnet wird und die Bedingung, dass das Fahrzeug an die Ladestation angeschlossen sein muss, würde entfallen. In Artikel 79 Absatz 5 E-SSV müsste dazu vorgesehen werden, dass Parkfelder, die für Elektrofahrzeuge reserviert sind, grün markiert werden. Wir unterstützen diese Variante aus Gründen des Klimaschutzes, siehe Frage 12.

13. Sind Sie mit von Art. 69a E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Vom Kanton Basel wurde während dreieinhalb Jahren ein Versuch durchgeführt. Dabei wurde den Velofahrer- und MofafahrerInnen mit einer Signaltafel das Rechtsabbiegen bei Rot ermöglicht. Untersucht wurden die Konfliktsituationen zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie die Relevanz eines zu- bzw. wegführenden Radstreifens. Die Untersuchung hat gezeigt, dass die Wahrscheinlichkeit eines Konflikts zwischen VelofahrerIn und FussgängerIn gering ist. Die hohe Nutzung verbunden mit der geringen Konflikthäufigkeit zeigt, dass die Velofahrenden die Bedeutung der Signaltafel richtig interpretiert haben.

Der motorisierte Verkehr profitiert ebenfalls, da die Weiterfahrt bei grüner Ampel seltener durch Velos behindert wird. Mit der Einführung dieser Signalisationsmassnahme wird einem Bedürfnis der Städte Rechnung getragen. Die von den Polizeiverbänden geäusserten Vorbehalte werden berücksichtigt.

Aber auch mit dieser Regelung bleibt rot für den Radverkehr rot. Bei rotem Licht rechts abzubiegen ist nur erlaubt, wenn die Signaltafel montiert ist. Durch die Regelung, dass der Signalkombination für die bei Rot nach rechts abbiegenden Rad- und MofafahrerInnen dieselbe Bedeutung wie dem Vortrittssignal zukommt, werden die Berechtigten verpflichtet, den Fahrzeugen Vortritt zu gewähren. Die Vortrittsbelastung besteht auch

gegenüber FussgängerInnen. Bei der Ausgestaltung wichtig ist, dass Velofahrende in ihrer Zufahrt nicht oder nur selten durch Motorfahrzeuge behindert werden, weshalb ein Radstreifen vorhanden sein sollte. Zudem soll es vor der Ampel eine gelbe Haltelinie für den Radverkehr geben. Davon darf nur abgewichen werden, wenn ein separater Fahrstreifen zum Rechtsabbiegen besteht.

Eine zukünftige Inanspruchnahme an dieser Regelung durch die Motorräder ist aber zu verhindern. Grundsätzlich sind weitere Aufweichungen für Motorräder und weitere Motorfahrzeuge mit Verweis auf die Regelung für Velos zu verhindern.

Wir stimmen den in diesem Artikel vorgeschlagenen Anpassungen zu.

14. Sind Sie mit Art. 71 Abs. 1 Bst. c und e, 3 und 4 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Umformulierung von Buchstabe c macht deutlich, dass es sich beim Anbringen der Ampeln ausschliesslich über der Fahrbahn nicht um einen Sonderfall handelt. Zwar lautet der Grundsatz weiterhin, dass die Ampeln für den Fährverkehr am rechten Rand stehen, das Anbringen ausschliesslich über der Fahrbahn soll aber unter weniger strengen Voraussetzungen möglich sein. Mit Buchstabe e soll ermöglicht werden, Ampeln für den Radverkehr in Ausnahmefällen einzig hinter der Querungsstelle anzubringen. Wir können diesen Anpassungen zustimmen.

15. Sind Sie mit Art. 73 Abs. 7 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Möglichkeit, Sicherheitslinien mit kurzen, unterbrochenen Linien zu ergänzen, soll verankert werden. Wir unterstützen diese Anpassung.

16. Sind Sie mit Art. 74a Abs. 1, 3 und 7 Bst. b, f und g E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Änderung von Absatz 1 erlaubt das Anbringen von gelben unterbrochenen und ununterbrochenen Linien auf Radwegen, was zur Abgrenzung des Richtungsverkehrs sinnvoll ist. Diese Ergänzung bedingt die Präzisierung, wonach sich das Verbot, ununterbrochene Linien zu überfahren, auf den Fährverkehr bezieht. Zudem wird die Bedingung für die Markierung von Radstreifen auf Verzweigungsflächen, wonach die Fahrbahnhälften durch eine Markierung getrennt sein müssen, aufgehoben. Bisher erlaubt die SSV nur bei ausgeweiteten Radstreifen das Aufstellen vor anderen Fahrzeugen (Abs. 3). Diese Möglichkeit soll künftig ohne zuführenden Radstreifen zur Verfügung stehen. Zwischen der gelben und der weissen Haltelinie dürfen sich die RadfahrerInnen vor den anderen Fahrzeugen aufstellen.

In Absatz 7 werden weitere Möglichkeiten zur Markierung des Velopiktogramms geschaffen. Zudem soll es möglich sein, Velopiktogramme auf dem Gehweg anzubringen, sofern der Radverkehr mit der Zusatztafel «RadfahrerInnen gestattet» zugelassen ist. Wir können den verschiedenen Anpassungen zustimmen.

17. Sind Sie mit Art. 75 Abs. 6 und 7 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Das Signal «Stop» verpflichtet VelofahrerInnen zum vollständigen Anhalten. Ein vollständiges Anhalten ist aber nicht in jedem Fall notwendig. Unter Verkehrssicherheitsaspekten kann eine Vortrittsbelastung genügen, was dazu führt, dass VelofahrerInnen nicht vollständig anhalten müssen. Daher wird eine Ergänzung von Absatz 6 vorgeschlagen. Eine generelle Regel, dass die Haltelinie bei Stoppsignalen stets mit einer gelben Wartelinie ergänzt wird, ist damit nicht verbunden. Die Markierung «Ausgeweiteter Radstreifen» wird in «Aufstellbereich für RadfahrerInnen» umbenannt. Es darf nur auf einen zuführenden Radstreifen verzichtet werden, wenn der Fahrstreifen über eine ausreichende Breite verfügt und dem übrigen Fahrzeugverkehr das Rechtsabbiegen nicht gestattet ist. Wir stimmen den vorgeschlagenen Anpassungen zu.

18. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Neu soll eine zweite Möglichkeit zur Kennzeichnung von Längsstreifen für FussgängerInnen geschaffen werden. Sie sollen auch mit dem Symbol «FussgängerInnen» gekennzeichnet werden können. Wir sehen in der vorgeschlagenen Anpassung keinen Nutzen und lehnen sie daher ab. Die gelbe Schraffur ist als Sperrfläche eindeutig. Wird der FussgängerInnenbereich hingegen nur durch eine gelbe Linie mit Piktogramm abgegrenzt, besteht die Gefahr, dass Velofahrende an Stellen, an denen sich kein Piktogramm befindet, diese für einen Radstreifen halten.

19. Sind Sie mit Art. 79 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Artikel 79 regelt Parkflächen, auf denen das Parkieren grundsätzlich gestattet ist, Artikel 79a widmet sich Flächen, auf denen das Anhalten und Parkieren nicht gestattet ist. Bisher hat sich die Berechtigung, auf einem Parkfeld zu parkieren, aus der grössenmässigen Bestimmung des Parkfelds ergeben. In Artikel 79 Absatz 4 werden die neuen Möglichkeiten, ein Parkfeld einzig mit einem Symbol für bestimmte Fahrzeugarten und Benutzergruppen reservieren zu können, beschrieben. Neben den Symbolen «Fahrrad», «Motorrad» und «Gehbehinderte» soll eine Parkfeldreservation mit dem Symbol «Ladestation» erfolgen. Derart gekennzeichnete Parkfelder dürfen nur E-Fahrzeuge während des Ladevorgangs benutzen.

Artikel 79 Absatz 5: Heute wird geregelt, dass Parkfelder gelb markiert werden, wenn sie einem bestimmten Personenkreis zur Verfügung stehen. Bei Parkflächen, die für das Laden von E-Fahrzeugen reserviert sind, handelt es sich um einen unbestimmten Personenkreis. Daher wird der Begriff «bestimmter Personenkreis» durch «bestimmte Benutzergruppe» ersetzt. Gleichzeitig wird klargestellt, dass Parkflächen, die für bestimmte Fahrzeugarten reserviert sind, nicht gelb gekennzeichnet werden. Wir können diesen Anpassungen zustimmen (siehe auch Bemerkungen zu Frage 12a).

20. Sind Sie mit Art. 79a E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Neu ist, dass die Möglichkeit besteht, anstatt einer Aufschrift ein Symbol auf einem Parkverbotsfeld zu markieren. Dies erlaubt es den Vollzugsbehörden, anstelle eines Parkfelds für E-Fahrzeuge ein Parkverbotsfeld zu markieren. Ist das Symbol «Ladestation» auf dem Parkverbotsfeld markiert, so dürfen darauf nur E-Fahrzeuge zum Aufladen des Akkus abgestellt werden. Wir stimmen dieser Anpassung zu.

21. Sind Sie mit Art. 99 Abs. 1 E-SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Zuständigkeitsordnung für die Bewilligung von Reklamen bei Nationalstrassen 1. und 2. Klasse hat sich nicht bewährt. Neu sollen Gesuche nur durch das ASTRA beurteilt werden, soweit Reklamen auf dem Grundeigentum des Bundes aufgestellt werden sollen. Ist dies nicht der Fall, soll die Beurteilung einzig durch die nach kantonalem Recht zuständige Behörde erfolgen. Wir stimmen dieser Anpassung zu.

22. Sind Sie mit Art. 102 Abs. 2 und 5 E-SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Mit der Änderung können öfters Signale im Kleinformat aufgestellt werden. Wir begrüßen diese Anpassung.

23. Sind Sie mit Art. 107 Abs. 3 E-SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Im Zusammenhang mit der Baustellensignalisation wurde von den Vollzugsbehörden das Bedürfnis geäußert, auf die Veröffentlichung verzichten zu können. Ein genereller Verzicht kommt nicht in Frage, da Baustellen zum Teil lange existieren. Sofern absehbar ist, dass die Baustelle nicht länger als sechs Monate besteht, erscheint ein Verzicht auf die Veröffentlichung aber vertretbar. Wir stimmen dieser Anpassung zu.

24. Sind Sie mit Art. 109 Abs. 2 und 3 E-SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Dass es keiner Verfügung und Veröffentlichung bedarf, ergibt sich aus Artikel 107 Absatz 3, weshalb der Verweis in Absatz 2 aufgehoben werden kann. Absatz 3: Der Vortritt bei zwei aufeinandertreffenden Hauptstrassen kann zugunsten einer der Hauptstrassen nicht nur mittels den Signalen «Stop», «Kein Vortritt» oder «Ende der Hauptstrasse», sondern auch durch Anordnung eines Kreisverkehrsplatzes entzogen werden. Wir stimmen diesen Anpassungen zu.

25. Sind Sie mit der Übergangsbestimmung von Art. 115a E-SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Siehe Frage 30

26. Sind Sie mit den Änderungen im Anhang 1 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Siehe Frage 30

27. Sind Sie mit den Änderungen im Anhang 2 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Einige der Änderungen erfordern eine Anpassung des Anhangs 2. So sind neue Signal- und Markierungsdarstellungen aufzunehmen. Zudem gibt es Anpassungen bei den Signalen zum Parkieren. Wir stimmen dieser Anpassung zu.

28. Zusatzfrage zu den Lichtsignalanlagen:

Sollten die Vorgaben der Behindertengleichstellungsgesetzgebung im Strassenverkehrsrecht dahingehend konkretisiert werden, dass Lichtsignalanlagen zwingend mit akustischer und/oder taktiler Vorrichtung ausgestattet werden müssen?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Aus Gründen der Gleichstellung sowie der Sicherheit von Menschen mit einer Behinderung begrüßen wir diese Anpassung mit Nachdruck.

b) Ordnungsbussenverordnung (OBV)

29. Sind Sie mit den Änderungen in der OBV einverstanden (vgl. beiliegenden Erläuterungsbericht zur SSV)?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Da es sich um einen Nachvollzug von Anpassungen in anderen Verordnungen handelt, stimmen wir den vorgeschlagenen Änderungen zu.

c) Verordnung des UVEK vom 12. Juni 2007 über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen

30. Sind Sie mit der Aufhebung der UVEK-VO einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Den Grundsatzentscheid, Normen künftig nicht mehr mittels Weisung als verbindlich zu erklären, unterstützen wir. Die Übergangsregelung (115a E-SSV) muss u.E. aber angepasst werden. Die Weisung soll erst dann aufgehoben werden, wenn die jeweiligen Bestimmungen in den Verordnungen aufgenommen worden sind.

d) Weisungen des UVEK über besondere Markierungen auf der Fahrbahn

31. Sind Sie mit der Markierung «Strassenbahn» (Ziffer 7) einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Markierung «Strassenbahn» bei einem Zebrastreifen stellt ein Mittel dar, um der Unfallträchtigkeit bei der Schnittstelle Tramschiene und Zebrastreifen entgegenzuwirken und wird deshalb von uns unterstützt.

32. Sind Sie mit der Markierung «Füessli» (Ziffer 8) einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Beim Hinweis «Füessli» handelt es sich um eine Signalisation, mit der vortrittsbelastete Fussgängerquerungsstellen gekennzeichnet werden können. Damit erhalten die Vollzugsbehörden ein Mittel, um auch dort, wo Zebrastreifen ungeeignet sind, gebündeltes Queren anzubieten. Wir können dieser Anpassung zustimmen.

33. Sind Sie mit der Markierung «Hinweis auf die Verwendung der Parkscheibe» (Ziffer 9) einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Die Massnahme «Hinweis auf die Verwendung der Parkscheibe» entspricht einem Antrag von Polizeibehörden. Fahrzeuglenkerinnen und -lenker sind innerhalb von grossflächigen Parkierzonen «Zone Parkieren mit Parkscheibe» häufig unsicher, ob sie sich innerhalb der Zone befinden oder nicht. Für solche Zonen soll daher die Möglichkeit geschaffen werden, nach Verzweigungen mittels Markierung auf der Fahrbahn an die Geltung der Zonensignalisation «Zone Parkieren mit Parkscheibe» zu erinnern. Diese Anpassung können wir unterstützen.

