



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

«Allgemeine Bemerkungen» und «Allgemeine Fragen» zum Projekt VERVE

Ergebnisse der Anhörung

1. Allgemeine Bemerkungen

Bemerkung (96)	
wovon	Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 73 (9)
AG	Der neuen Strukturierung sowie den vorgesehenen Änderungen stimmt der Kanton Aargau weitgehend zu. Geschlechterneutrale Bezeichnungen konsequent oder gar nicht anwenden! ("Verkehrsteilnehmende", "Strassenbenützer", "Radfahrende", "Zu-Fuss-Gehende" oder "Fahrzeuglenkende"); ergibt Platzeinsparung und bessere Lesbarkeit. Zusätzlich sollten die generalpräventiven polizeilichen Hinweistafeln auf Autobahnen und Autobahnbaustellen geregelt werden (zum Beispiel "Reissverschlussystem, Telefonieren am Steuer, Abstand halten, Danke schön für Ihre Geduld" usw.). Solche interaktive Möglichkeiten, mit den Verkehrsteilnehmenden zu kommunizieren, haben sich bestens bewährt. (BSSV Art. 86, Abs. 2 b und Art 87, Abs. 2 b) Analoge Hinweistafeln, zum Beispiel "Fahrverhalten im Kreisel", machen auch auf dem übrigen Strassennetz Sinn. Formelle Bemerkungen: Hinweise auf zusätzlichen Handlungsbedarf und weitere Anregungen bringen wir im Sachzusammenhang unter den Ziffern 3. und 4 an. Im Fragebogen fehlen Fragen zu den Art. 188 E-BSTV (Strafbestimmungen), weshalb wir entsprechende Bemerkungen unter Ziff. 3.186 beziehungsweise eingefügt haben. Wir regen an, im Zusammenhang mit der Umstellung auf StBV und BSSV ein Kommunikationskonzept zur Verbreitung der Änderungen zu erarbeiten, das zu einer Informationsplattform für Fragen über das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden allgemein ausgebaut werden kann.
AI	Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie lehnt die vorgesehene Neufassung der beiden Verordnungen ab. Sie begründet ihre Haltung wie folgt: - Wie im Bericht 2A zum Projekt Verwesentlichung der Verkehrsregeln ausgeführt wird, wurde dem ASTRA im Leistungsauftrag für die Periode 2007-2011 die Vorgaben zur Verwesentlichung der Verkehrsregeln formuliert. Im Rahmen der Revision der Verkehrsregelnverordnung (VRV) und der Signalisationsverordnung (SSV) sollten die Vorschriften um 20% reduziert werden. Dieser Auftrag ist mit den vorgelegten Entwürfen mit ihren rund 80 zusätzlichen Bestimmungen nicht im Ansatz erfüllt. Die Standeskommission verlangt daher, dass der Auftrag ernsthaft durchgeführt und eine Reduktion der Vorschriften vorgenommen wird. - Es ist nicht richtig, zuerst die Verordnungen neu zu fassen und danach das Strassenverkehrsgesetz (SVG) zu revidieren. Es ist bereits jetzt ersichtlich, dass auch im Strassenverkehrsgesetz in kurzer Zeit Änderungen anstehen werden. Ergeben sich dort Weiterungen, müssten die beiden neuen Verordnungen schon wieder angepasst werden. - Es kann nicht nachvollzogen werden, dass die Revisionen der Verkehrsregelnverordnung (VRV) und der Signalisationsverordnung (SSV) dringender sein sollen als jene des Strassenverkehrsgesetzes (SVG). Die Standeskommission vertritt die Meinung, es sei zuerst der Regelungsbedarf im Strassenverkehrsgesetz (SVG) zu prüfen.
AR	Grundsätzlich ist die angestrebte Vereinfachung der Strassenverkehrsbestimmungen zu begrüßen. Die Zusammenführung der Signale in die Benützerverordnung mit den übrigen Verhaltensvorschriften ist sinnvoll. Bei den vorgeschlagenen umfangreichen Änderungen stellt sich jedoch die Frage über Aufwand und Ertrag. Unbestritten ist, dass die vorgeschlagenen Neuordnungen der Bestimmungen der VRV und der SSV in der Strassenbenützungsvorordnung (StBV) und in der Verordnung über die behördliche Strassensignalisation (BSSV) zwar eine klarere Struktur gegenüber VRV und SSV aufweisen. Daraus kann jedoch kaum ein Mehrwert für die Verkehrsteilnehmenden oder gar für die Verkehrssicherheit abgeleitet werden. Nebst dem baulichen Aufwand aufgrund der Signalisationsänderungen für die Höchstgeschwindigkeit innerorts dürfen die daraus resultierenden Aufwendungen und Kosten für die An-

	passung von Formularen, der EDV-Systeme der Strafverfolgung sowie der Aus- und Weiterbildungsunterlagen für die Führerprüfungen und die Strafverfolgungsbehörden nicht vernachlässigt werden. In den Groberläuterungen (B.5.) stellt selbst das ASTRA fest, dass die vorgängige Revision des SVG einen klaren Mehrwert ergeben würde. Woraus allerdings das ASTRA auf den überwiegenden und dringenden Bedarf der Totalrevision der VRV und der SSV ohne vorausgehende SVG - Revision schliesst, ist nicht nachzuvollziehen. Zudem wird im Zusammenhang mit dem Projekt „Via Sicura“ eine Revision des SVG vorbereitet. Wenn das SVG schon revidiert wird, erscheint es sinnvoller, dass zuerst jene Anpassungen realisiert würden. Art. 187 Abs. 1 E-StBV: Die Gesuche sind spätestens 2 Monate (anstelle von 1 Monat) vor der Durchführung einzureichen. Zudem ist es zwingend, bei Sportveranstaltungen einen Versicherungsnachweis vorzulegen.
BE	Er steht der Stossrichtung der Vorlagen positiv gegenüber. Einerseits werden die für die Verkehrsteilnehmenden massgebenden Vorschriften in der Strassenbenützungsverordnung zusammengefasst und gleichzeitig gestrafft, andererseits die behördlichen Pflichten in der Verordnung über die Strassensignalisation abgebildet, was für die Betroffenen die Übersicht stark vereinfacht. Die inhaltliche Entrümpelung erscheint gelungen. Der vorgesehene Abbau des Schilderwaldes und die dadurch beabsichtigte Verbesserung der Wirksamkeit der Signalisation entspricht auch einem Anliegen des Regierungsrates. Nicht alle Vorschläge können aber vorbehaltlos unterstützt werden. Namentlich die vorgeschlagene Kombination der Ortschaftstafeln mit der Innerortshöchstgeschwindigkeit und damit die Abschaffung der Signalisation „50 generell“ führt zu hohen Umsetzungsaufwänden und Umsignalisationskosten, denen kein Mehrwert gegenübersteht. Auch unter Berücksichtigung des Umstands, dass in der Schweiz gerade Geschwindigkeitsüberschreitungen innerorts sowohl straf- als auch administrativmassnahmenrechtlich massiv härter geahndet werden als in den Nachbarstaaten, hat die entsprechende ausdrückliche Signalisation durchaus ihre Berechtigung. Auch die im Entwurf zur Verordnung über die behördliche Strassensignalisation vorgeschlagenen Anpassungen der heutigen Verfahrensgrundsätze (Art. 77 f. E-BSSV) finden nicht uneingeschränkte Zustimmung. Es ist zu erwarten, dass auch hier der administrative Aufwand der kantonalen Behörden ohne Mehrwert für die Verkehrs- und Rechtssicherheit unnötig erhöht wird. Im Hinblick auf die Inkraftsetzung der neuen Vorschriften und deren Akzeptanz kommt der flankierenden Kommunikation eine erhebliche Rolle zu. Der Regierungsrat geht davon aus, dass diese Aufgabe umfassend und nachhaltig vom Bundesamt für Strassen übernommen wird.
BL	Die Bemühungen zur Vereinfachung der Regeln im Strassenverkehrsrecht sind grundsätzlich zu begrüßen. Zweckmässig ist auch, die bei der Verkehrsteilnahme zu beachtenden Regeln/Signale einerseits sowie die für die Behörden massgebenden Bestimmungen andererseits jeweils in einer separaten Verordnung zu erlassen. Befürwortet wird auch der Abbau der Regelungsdichte sowie die restriktivere Formulierung für die Anwendung gewisser Signale mit dem daraus resultierenden Abbau des „Schilderwalds“. Zu den Kosten für den Kanton und die Gemeinden enthalten die Anhörungsunterlagen allerdings Keinerlei Angaben, obwohl das Revisionsvorhaben insbesondere zu folgendem finanziellen Mehraufwand führen wird: • Die Lichtsignalanlagen müssen aufgerüstet werden: bei jeder Situation, in der ein Autofahrer einem anderen Verkehrsteilnehmer Vortritt gewähren muss, ist ein gelbes Blinklicht zu installieren. Eventuell hat diese Massnahme auch Auswirkungen auf das System der Signalsteuerung. • Die Verkehrsschilder müssen umgerüstet werden (Erwerb und Montage der neuen Schilder, Demontage und Entsorgung der alten Schilder).

	• Verbesserte Verfahrensrechte führen werden mit hoher Wahrscheinlichkeit zu mehr Verfahren und damit zu höherem Behördenaufwand führen. Antrag: Es sind möglichst nur Änderungen vorzunehmen, die keine Folgekosten für den Kanton und die Gemeinden bewirken. Zusätzlich können die nötigsten Änderungen (wie etwa der Schilderabbau) umgesetzt werden. Auf jeden Fall sind die Folgekosten einer Änderung des geltenden Rechts beim Entscheid, ob die Änderung vollzogen werden soll, zu berücksichtigen.
BS	Die Entwurfvorlagen zur StBV und BSSV sind aus Sicht des Kantons Basel-Stadt grundsätzlich gut zu heissen. Auf die einzelnen Punkte gehen wir im Folgenden ein. Anzumerken ist, dass wir auch mit Art. 187 bis 191 E-StBV einverstanden sind. Entsprechende Antwortfelder fehlen.
GE	En réponse à celle-ci, nous vous retournons en annexe le questionnaire y relatif dûment rempli et tenons à souligner que nous sommes favorables à ces nouvelles ordonnances, dès lors qu'elles contribuent à la diminution du pare de signalisation routière et vont dans le sens d'une harmonisation des prescriptions qui s'appliquent déjà dans les autres pays européens, ainsi que d'une meilleure compréhension des règles pour les usagers de la route. S'agissant de la signalisation lumineuse, nous attirons votre attention sur les deux questions que nous formulons dans le questionnaire et qu'il nous apparaît important d'éclaircir.
GR	Die Regierung des Kantons Graubünden befürwortet die Totalrevision der Verordnungen über die Verkehrsregeln und die Strassensignalisation. Zu begrüssen ist insbesondere, dass die Regelungen weiterhin in zwei Verordnungen festgehalten werden sollen. Mit der neuen Struktur der Verordnungen wird die Benutzerfreundlichkeit und Verständlichkeit deutlich erhöht. Die beabsichtigten Änderungen sollen eine Verbesserung erzielen und gleichzeitig klare und verständliche Textinhalte ausweisen, die im Vollzug keine Zweifel offen lasse.
JU	L'adaptation de ces 2 ordonnances paraît aller dans le sens d'une meilleure compréhension des utilisateurs du domaine public en général. La mise en œuvre doit être précédée d'une très grande campagne d'information. Les autorités ont besoin d'une formation étendue ainsi que d'une mise à jour des documents. De plus, un délai transitoire important doit être envisagé avant la mise en application.
LU	1. Grundsätzlich begrüssen wir zwar die Zielsetzungen des Projektes VERVE und erachten die vorliegenden Entwürfe mit Blick auf die in den Groberläuterungen genannten Ziele auch als mehrheitlich gelungen. Insbesondere die gezielte Ausrichtung der materiellen Regelungen auf die Adressaten ist sachgerecht und steigert die Benutzerfreundlichkeit. Wir geben aber zu bedenken, dass die vorgeschlagenen Änderungen in der Summe einen massiven Philosophiewechsel mit grossem Einfluss und entsprechendem Anpassungsbedarf auf sämtliche im Strassenverkehr tätige Behörden, Verbände, Organisationen und Berufe ergeben. Es ist fraglich, ob der verursachte Aufwand im Vergleich zum zu erwartenden Ertrag wirklich gerechtfertigt ist. 2. Für alle im Strassenverkehr tätige Personen sind enorm viele Hilfsunterlagen vorhanden. Zur Anpassung dieser Unterlagen ist eine relativ grosse Zeitspanne vor dem Inkraftsetzungsdatum zur Verfügung zu stellen. 3. Um für alle Bereiche und Berufe von Beginn weg den Sinn der einzelnen Bestimmungen darzulegen, ist es unerlässlich, dass die aufbereiteten Erläuterungen bereits für die vorgängige Aktualisierung der erforderlichen Hilfsdokumente allen Beteiligten zur Verfügung gestellt werden. Dies ist insbesondere für die Anpassung der Fahrlehrer-, Führer- und Polizeiausbildung von Bedeutung. 4. Die Notwendigkeit einer Immatrikulation von Pistenfahrzeugen ist fragwürdig. 5. Folgeänderungen von Artikel 35a und 219 VTS: Vermehrt wird festgestellt, dass Eintragungen in Abgaswartungsdokumenten gefälscht werden. Strafbehörden tun sich bezüglich der Ahndung des Deliktes recht schwer. Eine diesbezüglich definierte Strafbestimmung würde bei einer Dokumentenfälschung eine Strafanzeige erleichtern.

NE	Nous sommes très favorables à la diminution des règles de circulation et du nombre de signaux qui sont aujourd'hui pléthoriques.
OW	Wir erlauben uns die Vorbemerkung, dass der Ausbildungs- und Einführungsaufwand zu beträchtlichen finanziellen und personellen Aufwendungen in der ganzen Schweiz führen wird. Bei Beginn der Revisionsarbeiten hätten die Kosten-Nutzen-Überlegungen nochmals eingehend überprüft werden müssen. Die Absicht, das Strassenverkehrsrecht aktueller, benutzerfreundlicher zu gestalten und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern, wird grundsätzlich unterstützt. Eine wesentliche Neuerung wird die Streichung der Geschwindigkeitssignalisation „Generell 50“ sein bzw. die Regelung, dass künftig zwischen Ortsbeginn und Ortsende generell Tempo 50 km/h gelten wird. Diese Änderung ist zu begrüßen, auch wenn sie hinsichtlich Bekanntmachung und Umsetzung anspruchsvoll und für die Kantone mit einem erheblichen Aufwand verbunden sein wird. Der Vorschlag entspricht einerseits der Regelung im EU-Raum und führt andererseits zu einem grossen Abbau von Verkehrsschildern.
SG	Die Regierung ist mit den Entwürfen grundsätzlich einverstanden. Aus Sicht des Langsamverkehrs werden die Verbesserungen durch die Verwendung von Piktogrammen/Markierungen begrüsst. Im Interesse des rollenden Langsamverkehrs wäre auch die Einführung einer Fahrradstrasse (analog Holland/Deutschland) zu begrüßen. Die Verordnungen haben insbesondere Auswirkungen auf die Ausbildung, Theorieprüfung, praktische Prüfung, Lehrmittel. Der Zeitbedarf für die nötigen Anpassungen ist schwer abzuschätzen. Für eine einheitliche Umsetzung ist eine zuverlässige zeitliche Vorgabe mit ausreichender Vorlaufzeit unumgänglich.
SH	Wir können den Verordnungsentwürfen im Grundsatz zustimmen. Für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Bemerkungen im Fragebogen danken wir Ihnen.
SO	Mit der Revision sind wir bis auf einige kleine Details einverstanden.
SZ	Der Zeitbedarf für die nötigen Anpassungen ist momentan schwer abzuschätzen. Für eine einheitliche Umsetzung ist eine zuverlässige zeitliche Vorgabe mit ausreichender Vorlaufzeit unumgänglich.
TG	Grundsätzlich sind wir mit einer Aufgliederung in eine Verordnung über die Strassenbenützung (Strassenbenützungsverordnung, E-StBV) und in eine Verordnung über die behördliche Strassensignalisation (E-BSSV) einverstanden. Die angestrebte Vereinfachung der Strassenverkehrsbestimmungen ist zu begrüßen. Die Zusammenführung der Signale in der E-StBV mit den übrigen Verhaltensvorschriften erscheint zudem als sinnvoll. Bei den vorgeschlagenen umfangreichen Änderungen stellt sich jedoch die Frage des Verhältnisses von Aufwand und Ertrag. Unbestritten ist, dass die vorgeschlagenen Neuordnungen der Bestimmungen der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) und der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) in der E-StBV und in der E-BSSV eine klarere Struktur gegenüber der VRV und der SSV aufweisen. Einen daraus resultierenden Mehrwert für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie für die Verkehrssicherheit sehen wir jedoch kaum. Nebst dem baulichen Aufwand aufgrund der Signalisationsänderung für die Höchstgeschwindigkeit innerorts, dürfen die daraus resultierenden Aufwendungen und Kosten für die Anpassung von Formularen, der EDV-Systeme der Strafverfolgung sowie der Aus- und Weiterbildungsunterlagen für die Führerprüfungen und die Strafverfolgungsbehörden nicht vergessen werden. In den Groberläuterungen (B.5.) stellt selbst das ASTRA fest, dass die vorgängige Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) einen klaren Mehrwert ergeben würde. Nicht ganz nachvollziehbar ist, worin das ASTRA den Überwiegenden Bedarf der Totalrevision der VRV und der SSV ohne SVG-Revision trotzdem sieht, zumal im Zusammenhang mit Via Sicura ohnehin eine Revision des SVG vorbereitet wird. Sollte das SVG tatsächlich revidiert werden, erschiene es als sinnvoller, vorerst die Anpassungen im SVG und damit die Verbesserungen im Hinblick auf die vorliegende Revision von VRV und SSV zu berücksichtigen. Ferner wird beantragt, das Signal „Wasserschutzgebiet“ (4.10) gemäss Art. 46 Abs. 4 SSV beizubehalten, da der Hinweis auf das Grundwasser insbesondere bei Gefahrguttransporten wichtige Informationen liefert und bei einem Unfall auch für die Einsatzkräfte der Feuerwehr und Polizei nützlich sein kann.

	Falls die geschlechterneutrale Abbildung von Menschen auf den Signalen beschlossen wird, beantragen wir für das Aufstellen der neuen Signale eine Übergangsfrist von mindestens 10 Jahren.
TI	Queste sostituiranno le attuali "Ordinanza sulle norme della circolazione stradale" e "Ordinanza sulla segnaletica stradale", che si presentano oggi come un insieme disomogeneo e contengono alcune regole e principi ormai obsoleti. In allegato vi farasmettiamo le nostre osservazioni al suddetto progetto di revisione con l'ausilio degli appositi formulari. Per eventuali chiarimenti o approfondimenti delle proposte e/o delle osservazioni formulate in merito, i funzionari della Divisione delle costruzioni del Dipartimento del territorio restano a vostra disposizione.
UR	Der Regierungsrat begrüsst grundsätzlich jegliche Vereinfachung im äusserst umfangreichen Bereich des Strassenverkehrsrechts. Insbesondere bei der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) sowie Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) machen Optimierungen aus unserer Sicht, vorab was die Übersichtlichkeit und die Verständlichkeit anbelangt, Sinn. Auch das in Aussicht gestellte Ziel, die Vorschriften insgesamt zu reduzieren, begrüssen wir grundsätzlich. Denn die Vielzahl an derzeit existierenden Signalen führt keineswegs zu mehr Sicherheit auf unseren Strassen. Das Gegenteil ist der Fall. Ebenfalls begrüssen wir die neue Systematik, namentlich die Aufteilung des rechtlichen Inhalts, welche sich neu an den Adressatinnen und Adressaten orientieren soll: Die Unterscheidung in eine eigentliche "Bürgerverordnung" (die neue E-StBV) und in eine "Behördenverordnung" (E-BSSV) macht Sinn und ist benutzerfreundlich. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die angestrebten Änderungen und Anpassungen viele Folgearbeiten nach sich ziehen werden. Uns ist es vor allem von Bedeutung, dass die Bevölkerung über die Rechtsänderungen frühzeitig und ausführlich informiert wird. Auch den entsprechenden Übergangsfristen sind Beachtung zu schenken. Zudem muss gewährleistet sein, dass für die Umsetzung eine angemessene Frist zur Verfügung steht und dass sie mit verhältnismässigen Kosten verwirklicht werden kann.
VD	Il partage l'avis de l'OFROU selon lequel les fréquentes révisions partielles de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) et de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), dont la version date de 1979, font que les règles régissant ces deux ordonnances ne sont pas toujours cohérentes et présentent parfois des approches désuètes. Il adhère aux objectifs principaux formulés et soutient les moyens prévus pour atteindre l'objectif prioritaire qui est l'augmentation de la convivialité de ces ordonnances et leur simplification. En outre, il accepte la systématique par laquelle l'Ordonnance sur l'utilisation des routes (OUR-P) rassemble toutes les règles importantes pour les usagers et l'Ordonnance sur la signalisation routière officielle (OSRO-P) rassemble celles destinées aux autorités compétentes en matière de signalisation. Les titres des deux ordonnances ne sont pas très adéquats, tout particulièrement l'OUR (perte de la notion de "règles" de la circulation). Commentaires généraux El 4.4 : une modification importante est proposée dans ces nouvelles ordonnances qui doit être décidée séparément du reste des propositions (OUR-P). Elle consiste à modifier la signification du panneau d'entrée de localité qui, à l'avenir, sous-entendrait également une limitation de la vitesse à 50 km/h. La mise en œuvre d'une telle modification entraînerait des frais considérable. Son utilité est douteuse. C'est pourquoi elle ne devrait pas être implémentée; le Conseil d'Etat s'y oppose.
VS	L'adaptation de ces deux ordonnances paraît aller dans le sens d'une meilleure compréhension des utilisateurs du domaine public en général.
ZG	Wir unterstützen die vorliegende Revision der Verordnung über die Strassenbenützung (E-BStV) und der Verordnung über die behördliche Strassensignalisation (E-BSSV). Vorbehalten bleiben die nachfolgenden Anmerkungen.
ZH	Zwar ist die mit der Vorlage angestrebte Vereinfachung des Strassenverkehrsrechtes zu begrüssen. Die neue Einteilung in eine bürgerverbindliche Strassenbenützungsverordnung und einer Verordnung über die behördliche Strassensignalisation mit der Überführung von grossen Teilen der bisherigen Signalisationsverordnung (inkl. Anhang 2 SSV) in die Ver-

kehrsregelverordnung ist logischer und die gewählte Systematik ist benutzerfreundlicher. Auch die mit dem Vorschlag angestrebten Ziele die Verkehrsregeln zu vereinfachen, übersichtlicher und klarer auszugestalten sowie Wiederholungen wegzulassen und überholte und unnötige Regeln zu streichen, können grundsätzlich erreicht werden. Allerdings fragt es sich, ob die mit der Vorlage erreichbaren Ziele mit den entstehenden Kosten für Kantone und Gemeinden noch in einem vertretbaren Verhältnis stehen.

Ganz grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die Vorlage überhaupt notwendig ist und was nach der Änderung effektiv besser ist. Auf die Verkehrssicherheit dürfte sie kaum Auswirkungen haben. Diese könnte sich während der länger andauernden Übergangszeit der Implementierung und der damit einhergehenden Rechtsunsicherheit gar verschlechtern. Dem hohen administrativen Aufwand und den entstehenden Kosten steht mithin keine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit entgegen. Die Rechtsanwendung wird auch mit dem neuen System komplex bleiben. Zwar lassen sich die Regeln für die Laien schneller finden. Allerdings wäre es vermessen zu glauben, die Rechtsanwendung und Rechtsfindung würde durch die Neuerung einfacher. Auch gilt es zu berücksichtigen, dass durchschnittliche Verkehrsteilnehmende im Regelfall nur selten bis gar nie im Strassenverkehrsrecht nachschlagen müssen, denn nach bestandener Führerprüfungen und praktischer Anwendung können sie sich sicher und rechtskonform im Verkehr bewegen. Bei Fragen wenden sie sich erfahrungsgemäss an die Polizei, an eine Fahrlehrerin oder an einen Fahrlehrer oder das Strassenverkehrsamt. Auch mit dem heutigen Recht findet man sich zurecht. Die Suche ist teilweise vielleicht etwas umständlicher. Für die sichere Teilnahme am Verkehr letztlich entscheidend ist, dass schweizweit möglichst klare, einheitliche und sofort erkennbare Verkehrssituationen geschaffen werden, sei es bei Trottoirüberfahrten, Ausgestaltung und Signalisation von Tempo-Zonen, Fussgängerstreifen usw. Das ist aber schon mit der bestehenden Ordnung möglich. Die blosser Anpassung des schweizerischen Strassenverkehrsrechts an das europäische bzw. das deutsche Recht vermag als Argument nicht zu überzeugen, denn länderabweichende Verkehrsregeln stellen kein verkehrssicherheitsrelevantes Problem dar.

Weiter stellt sich die Frage, ob der Name "Benützungsverordnung" richtig ist und nicht der verbindlichere Name "Verkehrsregelverordnung" beibehalten werden müsste. Verkehrsregeln und Signale implizieren deren Beachtung, währenddessen die Benützung von Verkehrsflächen sich auf eine blosser Tätigkeit bezieht. Die rechtliche Verbindlichkeit kommt so zu wenig zum Ausdruck. Mit der vorgeschlagenen Neuerung (Strassenbenützung- statt Verkehrsregelverordnung) entsteht zudem ein klarer Widerspruch zur Systematik des geltenden Strassenverkehrsgesetzes, das nicht oder nur indirekt Gegenstand der Vorlage VERVE ist.

Das Argument der Reduktion des Schilderwaldes verfängt nicht, denn schon mit der bestehenden Regelung ist es den Behörden - wie im Kanton Zürich praktiziert - möglich, Signale und Wegweiser gezielt und zurückhaltend anzubringen. Auch werden im Kanton Zürich bereits heute bestehende Signalisationen und Markierungen systematisch auf ihre Aktualität und ihre Notwendigkeit überprüft.

Hinsichtlich des mit der Vorlage erforderlichen Anpassungsbedarfs bei Signalisation Ortsbeginn und Ortsende stellt sich die Frage von Aufwand und Ertrag. Auf die Gemeinden und die Kantone würden grosse Kosten zukommen. Die Verkehrssicherheit wird dadurch aber nicht verbessert.

Die Umsetzung der Revision wird neben den hohen Kosten sehr grosse Anpassungen bei den Behörden zur Folge haben (Ausbildung, Theorieprüfung, praktische Führerprüfung, Lehrmittel, Formulare, Verfügungen, Anpassungen der Reportsysteme mit ca. 2000 Tatbeständen, EDV-Systeme der Strafverfolgung, Dienstvorschriften, Merkblätter usw.). Man muss sich fragen, ob der Nutzen dieser Vorlage diesen grossen Aufwand rechtfertigt. Die erreichten Verbesserungen könnten auch über partielle Anpassungen der bestehenden VRV und SSV erreicht werden.

Es ist zu befürchten, dass mit der Vorlage Gesetzeslücken entstehen werden, ist doch die bisherige Ordnung seit dem Jahre 1957 langsam gewachsen und immer an die Verhältnisse und Rechtsprechung angepasst worden.

Abschliessend stellt sich auch die methodische Frage, ob nicht zuerst das SVG angepasst

	und revidiert werden müsste, bevor das ganze Verordnungsrecht systematisch und substantiell umgestaltet wird. Vor diesem Hintergrund wäre es zu begrüssen, zuerst das SVG anzupassen. Querverweise zwischen SVG, E-StBV und E-BSSV wären für die Benutzenden hilfreich. Unter Berücksichtigung des Verhältnisses von Aufwand und Ertrag sollte auf die Vorlage verzichtet werden. Auf die neue Regelung des Ortsbeginns und Abschaffung der Signalisation mit "generell 50" sollte aus Kostengründen in jedem Fall gänzlich verzichtet werden. Im Übrigen wird auf die einzelnen Bemerkungen zu den Fragen verwiesen.
Finanzdirektion ZH	Unsere Beurteilung der beiden Verordnungen beschränkt sich auf die finanziellen und finanzpolitischen Aspekte gemäss dem Gesetz über Controlling und Rechnungslegung (CRG), insbesondere § 2 Abs. 1 sowie § 7 CRG. Für den Vollzug der beiden Verordnungen sind primär die Kantone zuständig. Sie müssen die Grundlagen für die Führerprüfung sowie die Hilfsdokumentationen für den Vollzug anpassen. Zudem müssen die Vollzugsbehörden der Kantone teilweise geschult werden, siehe Groberläuterungen zur E-StBV und E-BSSV auf Seite 4. Die Mehrkosten für den Vollzug der beiden Verordnungen werden nicht quantifiziert. Nach dem Inkrafttreten der beiden Verordnungen werden die vollziehenden Signalisationsbehörden die Signale und Markierungen innerhalb der Übergangsfrist von 5 Jahren überprüfen und ändern müssen. Gemäss den Groberläuterungen zur E-StBV und E-BSSV werden diese Arbeiten einen hohen personellen und finanziellen Aufwand von nicht quantifizierbarer Höhe verursachen.
Stadt Bern	Generell kann der Gemeinderat der Stadt Bern die Grundideen des Projekts VERVE und die Vorgehensweise des Bundesamts für Strassen durchaus unterstützen. Einige der vorgeschlagenen Massnahmen würden indessen für Städte wie Bern erhebliche finanzielle Folgekosten nach sich ziehen. Mit den Aussagen in den Artikel 187 -190 E-StBV, welche im Fragebogen fehlen, ist die Stadt Bern einverstanden. Versenkbare Poller werden weit verbreitet eingesetzt. Bisher gibt es keine Vorgaben, wie diese einheitlich zu signalisieren sind. Eine einheitliche Signalisation wäre aus Sicht der Stadt Bern wünschenswert. Zudem sollten Poller analog dem Art. 24 VRV als verbindlich erklärt und den Schranken gleichgestellt werden.
CVP	Le PDC salue la proposition de l'Office fédéral des routes de remplacer l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière et l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière par deux nouvelles ordonnances, à savoir par l'ordonnance sur l'utilisation des routes (OUR) et l'ordonnance sur la signalisation routière officielle (OSRO). Au vu de leur âge et des nombreuses modifications dont elles ont fait l'objet, un renouvellement de ces réglementations est à notre avis nécessaire. Le conseiller aux Etats PDC Peter Bieri l'avait signalé en mars 2000 déjà, dans un postulat intitulé « Densité de règlements dans le droit de la circulation routière, reprise de standards internationaux » demandant une simplification de la législation sur la circulation routière afin de faciliter le travail de la police et des employés des offices de la circulation routière, ainsi que la compréhension pour les usagers de la route. Le Conseiller aux Etats Bieri relevait en effet que tant les usagers et les entreprises de transport que les autorités compétentes sont actuellement totalement dépassés par cette densité normative, ce qui a pour conséquence que même les règles les plus essentielles sont de moins en moins respectées.
FDP	FDP Die Liberalen unterstützt grundsätzlich die Absicht des Bundesamtes für Strassen, die Strassenverkehrsbestimmungen zu vereinfachen und die Benutzerfreundlichkeit und die Verständlichkeit zu erhöhen. Die FDP bezweifelt aber, dass nebst der klareren Struktur der neuen Verordnungen auch das Ziel erreicht wurde, Regelungen und Schilder, die für ein sicheres Verhalten nicht zwingend notwendig sind, zu entfernen. Obwohl einzelne Schilder und Regeln abgeschafft wurden, fordert die FDP den Bundesrat auf, den vorliegenden Verordnungsentwurf erneut auf das Potenzial hin zu überprüfen, den Bereich der Verkehrsregeln weiter zu vereinfachen und Bürokratie abzubauen. In diesem Zusammenhang verweist die FDP auf die Motion 10.3823 von Nationalrat Markus Hutter mit dem Titel „Strassenverkehr. Halbierung des

	Schilderwaldes“. Insbesondere ist die Klassifizierung von Rikschas, Segways und anderen, neuen, innovativen Fortbewegungsmitteln zu überprüfen. Die FDP schlägt vor, diese Fortbewegungsmittel in die tiefst mögliche Kategorie (z.B. Fahrrad) einzustufen. Damit werden die Rahmenbedingungen für Innovation und Unternehmergeist verbessert. Weiter fordert die FDP, dass die Vernehmlassungsvorlage mit Angaben darüber ergänzt wird, welche Aufwendungen und Kosten die vorliegenden Änderungen verursachen. Die FDP ist der Meinung, je mehr Verordnungen es im Alltagsleben gibt, desto mehr schrumpft das Verantwortungsbewusstsein und die Eigenverantwortung. In diesem Zusammenhang vermisst die FDP in den Erläuterungen zur Vernehmlassungsvorlage Informationen darüber, inwieweit die Verordnungsänderungen die Verkehrssicherheit erhöhen. Zusammenfassend fordert die FDP den Bundesrat auf, die Verordnungen zu den Verkehrsregeln und der Signalisation erneut mit dem klaren Auftrag zu überarbeiten, Vorschriften und Regeln abzubauen.
Grüne	Die Systematik der beiden Verordnungsentwürfe wird begrüsst. So finden sich alle für die Verkehrsteilnehmenden relevanten Regeln in der neuen Strassenbenützungsverordnung. Mit dem Begriff Strassenbenützung kommt auch zum Ausdruck, dass die Strasse nicht nur eine Verkehrs-, sondern auch eine Aufenthaltsfunktion hat. Die Auswahl der anzuwendenden Prinzipien wird ebenfalls unterstützt. Allerdings sollten zur besseren Verständlichkeit beispielhafte Aufzählungen möglich bleiben. Die neuen Verordnungen werden zum Anlass genommen, die Bestimmungen in den Bereichen der Verkehrsregeln und der Signalisation zu entrümpeln. Dies ist allgemein zu begrüssen. Der Grundsatz, eine Anordnung nur an einer Stelle zu signalisieren, ist aber zu strikt. Die beste Lösung muss sich nach den Wahrnehmungs-Möglichkeiten der Fahrzeuglenkenden richten und nicht umgekehrt. Wenn situativ begründbar, sollten für die Verkehrssicherheit relevante Verkehrssignale auch wiederholt werden dürfen. Nicht einverstanden sind die Grünen mit dem Vorgehen zur Abschaffung des Signals „Fussgängerstreifen“. Das richtige Vorgehen würde darin bestehen, das Problem bei der Wurzel und nicht beim Schild anzugehen: Fussgängerstreifen, welche nicht rechtzeitig erkennbar sind, überprüfen und Massnahmen für die rechtzeitige Wahrnehmung realisieren (z.B. Temporeduktion) oder einen Ersatzstandort realisieren. Erst danach darf das Signal „Fussgängerstreifen“ entfernt werden. An vielen Orten sind die Fussgängerstreifen überdies „abgefahren“ und nicht mehr erkennbar – nur das Schild weist noch klar darauf hin. Das Einhalten der maximal erlaubten Geschwindigkeit ist für die Sicherheit im Innerorts-Bereich von hoher Bedeutung. Die bei Polizeikontrollen festgestellte Häufigkeit von Geschwindigkeitsübertretungen zeigt, dass Tempo 50 innerorts nicht für alle eine Selbstverständlichkeit ist. Eine Ortstafel mit der Angabe der Tempobeschränkung hat möglicherweise nicht dieselbe Wirkung wie die aktuelle Tempo-50-Signalisation. Eine Verschlechterung gegenüber heute muss aus Sicherheitsgründen vermieden werden. Forschungsarbeiten und Pilotversuche wären dienlich für eine sachgerechte Beurteilung. Bei den Weiterentwicklungen im Zusammenhang mit den Lichtsignalanlagen dürfen die Differenzierungen zum Vortrittsrecht die Verkehrsteilnehmenden nicht überfordern und sollen intuitiv richtig wahrgenommen werden. Oft mangelt es an der Kenntnis der Verkehrsregeln oder der notwendigen Zeit, die Kenntnisse richtig anzuwenden, wenn es grün wird. Begrüssst werden dagegen einheitliche Regelungen für Auto und Velo. Ansonsten gilt für dieselbe Person je nach Verkehrsmittel einmal diese, einmal die andere Regel. Ob die Umstellung vom Grünpfeil als gesichertes Abbiegen auf Grünpfeil mit Blinklicht als ungesichertes Abbiegen den Praxistest besteht, ist schwer zu sagen. Abklärungen und Pilotversuche sollen hier Klärung bringen.
SVP	Die SVP lehnt die Vorlage in der vorliegenden Form ab und weist sie zur Überarbeitung zurück. Sinn und Zweck der Revision, die Vereinfachung und den Abbau von Vorschriften, werden mit den Vorschlägen klar nicht erreicht. Im Gegenteil: Die Vorlage krankt an einem derart hohen Detaillierungsgrad, dass stellenweise sogar eine Erhöhung der Regulierungsdichte resultiert. Dies ist nicht akzeptabel. Ob damit die Verkehrssicherheit verbessert wird, ist zudem mehr als fraglich. Die SVP fordert, dass die Vorlage noch einmal überarbeitet wird, mit dem klaren Ziel und

	Auftrag, Vorschriften und Regeln abzubauen und zu vereinfachen. Bei der Überarbeitung ist zudem darauf zu achten, dass die formalen und materiellen Anpassungen eindeutig voneinander getrennt werden. Klar abgelehnt werden zudem Änderungen, welche mit dem Via-sicura-Programm verknüpft sind. Allfällige Anpassungen diesbezüglich sind - wenn überhaupt - erst dann vorzunehmen, wenn die gesetzliche Grundlage vom Parlament beschlossen wurde.
Schweiz. Bauern- verband	De manière générale, nous saluons l'objectif visé de réduire à l'essentiel les prescriptions qui s'adressent directement aux usagers. Les projets mis en consultation apportent des changements devenus nécessaires, tant au niveau des règles générales de la circulation qu'au niveau de la signification des signaux et des marquages pour les usagers. Cependant, nous attirons votre attention sur le fait que ces modifications ne doivent pas engendrer des contraintes et des coûts supplémentaires pour le secteur agricole. Nous vous faisons part, ci-après, de quelques remarques particulières concernant cette consultation. Nous appuyons également la prise de position rédigée conjointement par le Service de prévention des accidents dans l'agriculture (SPAA) et l'Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture (ASETA) puis, en particulier, les remarques formulées par l'ASETA dans le questionnaire de consultation.
Schweiz. Gemein- dever- band	Der SGV möchte eingangs betonen, dass es sich bei der Verkehrsgesetzgebung im Allgemeinen um ein komplexes aber bewährtes System handelt. Angesichts der zahlreichen Teilrevisionen in den letzten Jahrzehnten ist der SGV grundsätzlich damit einverstanden, dass die beiden Verordnungen formell vereinfacht und wo nötig auf das Wesentliche konzentriert werden. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit wird vom SGV als anzustrebendes Ziel anerkannt, wie ebenfalls eine optimierte Übersichtlichkeit und verständlichere Formulierungen der rechtlichen Grundlagen. Das Ziel der neuen Verordnungen, einen Beitrag zur Reduktion des Schilderwaldes zu leisten, wird vom SGV grundsätzlich positiv eingeschätzt. Allerdings wird aus Sicht des SGV die vom ASTRA festgelegte und verfolgte Vorgabe, auf Kürzungen zu verzichten, wenn dadurch die Übersichtlichkeit und Verständlichkeit von bedeutsamen Regeln beeinträchtigt werden könnte, nicht konsequent umgesetzt. Deshalb lehnt der SGV eine wesentliche materielle Änderung vehement ab: die neue Regelung der Ortschaftstafel. Das ASTRA bezweckt mit der vorgeschlagenen materiellen Revision und einer Übernahme der europäischen Standards eine Vereinheitlichung der Regelung zwischen der Schweiz und dem europäischen Ausland. Allerdings bleibt es die Antwort schuldig, was genau sich an der Beurteilung der Situation durch die Schweiz im Vergleich zum ursprünglichen Schweizer Entscheid für diesen Vorbehalt geändert hat. Durch die Anpassung der Schweizer Verkehrsgesetzgebung an die europäischen Regeln entsteht vielmehr eine grössere Verunsicherung auf Grund der historisch gewachsenen Gewohnheiten im Strassenverkehr, als dass die Verkehrssicherheit erhöht werden könnte. Das ASTRA sieht in seinen Ausführungen selber ein, dass diese Änderungen mit Schwierigkeiten hinsichtlich der Bekanntmachung und deren Umsetzung verbunden sind. Auch ein ausgeklügeltes Kommunikationskonzept kann diese Schwierigkeiten höchstens in Ansätzen entschärfen. Das Aufheben und Zusammenführen der Ortschaftstafeln und der Signale für die Innortsgeschwindigkeit wird in Gemeinden mit vielen Strassen, wo das leicht überbaute und dicht verbaute Siedlungsgebiet nicht übereinstimmen, zu einem grossen Aufwand führen und massive Kostenfolgen verursachen (Signale entfernen, zusammenführen, neu setzen, entsorgen, etc.). Zudem besteht ein wesentlicher Nachteil der vorgeschlagenen Änderung darin, dass der Ortsbeginn oftmals nicht mehr „richtig“ angezeigt wird, da dieser nicht mehr ab dem leicht bebauten, sondern erst beim dicht bebauten Gebiet stehen soll. Diese Problematik stellt sich auf Grund der regen Bautätigkeit insbesondere in den Agglomerationsgemeinden sowie ebenfalls bei Gemeinden die fusionieren. Der SGV wird sich vehement dagegen zur Wehr setzen, dass sich die Bedeutung der Ortschaftstafeln ändern soll. Es handelt sich um ein historisch gewachsenes, bewährtes System, wobei die vorgeschlagenen Änderungen die Verkehrssicherheit nicht erhöhen, sondern im Gegenteil verringern würden. Denn auch mit einer Kommunikationskampagne kann das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nicht in der vorgesehen Zeit geändert werden.

Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.
Schweiz. Städteverband	Die Interne Vernehmlassung zur Vorlage hat ergeben, dass die Schweizer Städte hinter der neuen Systematik und dem Vorhaben der «Entrümpelung» stehen. Allerdings würde das Projekt VERVE für die Städte erhebliche finanzielle Folgekosten bedeuten, sollte es vollumfänglich in der heute vorliegenden Form umgesetzt werden. Deshalb werden verschiedene aufwändige oder kaum umsetzbare Änderungen abgelehnt.
asa	Die Verordnung wirkt sich auf folgende Bereiche aus: - Ausbildung, Theorieprüfung, praktische Prüfung, Lehrmittel (Leitfaden, asa-Richtlinie, etc.). Der Zeitbedarf für die nötigen Anpassungen ist momentan schwer abzuschätzen. Für eine einheitliche Umsetzung ist eine zuverlässige zeitliche Vorgabe mit ausreichender Vorlaufzeit unumgänglich.
sva FR	Die Verordnung wirkt sich auf folgende Bereiche aus: - Ausbildung, Theorieprüfung, praktische Prüfung, Lehrmittel (Leitfaden, asa-Richtlinien etc.) Der Zeitbedarf für die nötigen Anpassungen ist momentan schwer abzuschätzen. Für eine einheitliche Umsetzung ist eine zuverlässige zeitliche Vorgabe mit ausreichender Vorlaufzeit unumgänglich.
VSCI	Der geplante Abbau des Schilderwaldes und die Überprüfung der Verkehrsregeln im Sinne einer Anpassung an die heutigen Verhältnisse wird begrüsst. Allerdings darf die Revision nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit und unterschiedliche Interpretationen durch die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ermöglichen.
Gesundheitsförderung Schweiz	Für Gesundheitsförderung Schweiz wünschenswert sind sichere Verkehrswege, damit sich auch nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger und Velofahrer häufiger bewegen. Deshalb begrüssen wir Verkehrsregeln, welche die Sicherheit für Fussgänger, Velofahrer und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten erhöhen. - Gesundheitsförderung Schweiz begrüsst die im Bericht unter Ziffer E angesprochene Entrümpelung. Der Abbau der Regelungsdichte hilft, wichtigen und relevanten Vorschriften zu mehr Aufmerksamkeit zu verhelfen. - Die Verdeutlichung der Regelung, dass neu alle Fussgängerinnen grundsätzlich links zu gehen haben, dient der Verkehrssicherheit. - Grundsätzlich unterstützen wir die neue Bedeutung der Ortschaftstafel (Beginn der Innertortsgeschwindigkeit). Hingegen regen wir an, die Standortfrage der Schilder nochmals im Sinn der Verkehrssicherheit in überbautem Gebiet zu prüfen und die Regelung so anzupassen, dass die Tafeln schon zu Beginn des locker überbauten Gebietes, spätestens aber vor (Mindestabstand 50 - 100 Meter) und nicht erst beim Beginn der dichten Überbauung aufzustellen sind. Der Vorschlag, die Ortschaftstafeln am heutigen Standort des Signals „Höchstgeschwindigkeit 50 generell“ anzubringen erhöht unseres Erachtens die Verkehrssicherheit nicht. Gesundheitsförderung Schweiz begrüsst die Stossrichtungen der Entwürfe, hält jedoch fest, dass insbesondere in überbautem Gebiet die Verkehrssicherheit der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer erhöht werden muss.
ARVAG	Die Aufgabe der ARVAG ist es sich für eine einheitliche und praxisbezogene Auslegung der ARV Vorschriften einzusetzen. Aus diesem Grund nehmen wir nur zu den ARV relevanten Änderungen Stellung (Ziff. 3.40).
ASTAG	Wie schon in der Vorkonsultation (vgl. unser Schreiben vom 22. Oktober 2009) erwähnt, unterstützen wir im Grundsatz die Stossrichtung resp. vor allem die Absicht der geplanten Änderungen, d. h. die Benutzerfreundlichkeit der Verkehrsregeln zu erhöhen und alle für den Verkehrsteilnehmenden bzw. die Behörden beachtlichen Vorschriften in jeweils einem Erlass zu vereinen. Allerdings mussten wir nun feststellen, dass die mehrhundertseitige (!) Vorlage einen äusserst hohen Detaillierungsgrad aufweist. Die Vorlage erfüllt damit den eigentlichen Sinn

	und Zweck der umfangreichen Vorarbeiten, die mehrere Jahre gedauert haben und die viele Ressourcen gebunden haben, und wie diese in den Anhörungsunterlagen auch festgehalten werden, in keiner Art und Weise: <i>„Mehrfach wurde das Anliegen geäussert, das Strassenverkehrsrecht zu vereinfachen. Hervorgehoben werden kann das Postulat Bieri vom 23. März 2000 mit dem Titel «Regelungsdichte im Strassenverkehr Übernahme internationaler Standards». In diesem parlamentarischen Vorstoss wurden primär die hohe Regelungsdichte und die häufigen Revisionen im Strassenverkehrsrecht kritisiert. Zudem wurde angeregt, soweit möglich und sinnvoll international anerkannte Standards zu übernehmen. Der Bundesrat hatte das Postulat entgegengenommen und das ASTRA mit dessen Erfüllung beauftragt.“</i> Diesen Auftrag der Vereinfachung, der auch einen Abbau von Vorschriften und Regeln mit sich ziehen würde, erfüllt die vorliegende Vorlage ganz klar nicht! Wir würden es deshalb begrüssen, wenn die Vereinfachung noch einmal ernsthaft an die Hand genommen werden würde - mit dem klaren Ziel und Auftrag, Vorschriften und Regeln abzubauen! Die Totalrevisionen der VRV und SSV erscheinen in ihrer Gesamtheit äusserst komplex. Durch die vielen Querverbindungen und Abhängigkeiten wird nicht nur der Überblick erschwert, sondern auch das Auffinden der materiell wesentlichen Änderungen zum geltenden Recht. Für die ASTAG steht aber klarerweise der materielle Regelungsinhalt im Vordergrund, bei den formalen Aspekten, also praktisch dem „Handwerkszeug“ des gesetzgeberischen Verfahrens, gehen wir davon aus, dass diese den Anforderungen genügen. Im Übrigen verweisen wir nochmals auf unsere am 22. Oktober 2009 in der „Vorkonsultation zur Verwesentlichung der Verhaltensvorschriften“ abgegebene Stellungnahme, soweit diese Anliegen nicht berücksichtigt worden sind.
Taxi Suisse	Grundsätzlich wie ASTAG.
Car Tourisme Suisse	Grundsätzlich wie ASTAG.
IG Motorrad	Als grösster unabhängiger Verband der Motorradfahrer nehmen wir wie folgt Stellung: Parkieren auf Fussgängerwegen, Trottoirs und Gehsteigen Bis in die 60-er Jahre war das Parkieren von Motorrädern und Rollern auf Gehsteigen erlaubt, sofern 1.5 Meter Platz zwischen Gehsteigkannte und Motorrad für die Fussgänger freigelassen wurde. Es ist nicht einsichtig, weshalb Fahrrädern, die auf dem Seitenständer abgestellt etwa den gleichen Platzbedarf aufweisen wie ein Motorrad auf dem Zentralständer, das Parkieren auf Gehsteigen erlaubt ist. Wir fordern deshalb das Parkieren von Motorrädern und Rollern wieder nach der vorherigen Regel zuzulassen. Wer mit dem Motorrad anstelle des Autos in die Stadt oder Agglomeration fährt, entlastet die Strassen und die Parkräume nachhaltig. Die Parkierungsmöglichkeiten für Motorräder und Roller stehen heute im krassen Widerspruch zur Anzahl der in Verkehr gesetzten Fahrzeuge.
SFV	Wir erachten es als sinnvoll, die Verkehrsregeln zu „verwesentlichen“, enthalten diese doch überflüssige, redundante und schwer verständliche Elemente. Aus Sicht der Ausbildung und der Praxis dürfte dies die Fahraufgabe erleichtern und damit auch die Verkehrssicherheit erhöhen. Für den SFV und die Fahrlehrerschaft steht die „Entrümpelung“ im Vordergrund. Grundsätzlich befürworten wir eine Überarbeitung der VZV und der SSV und das Zusammenführen in eine StBV. Siehe Schlussbemerkungen. Die Verwendung der männlichen und weiblichen Form erachten wir als überflüssig. Die

	Verordnung wird unnötig lang und schwer lesbar. Gegenüber der französischen und italienischen Version wird die deutsche Fassung verlängert.
IGBF	Grundsätzlich befürworten wir die meisten der vorgeschlagenen Änderungen. Allerdings erlauben wir uns, mittels der beiliegenden Stellungnahme auf einzelne Punkte noch intensiver einzugehen. Bei den geplanten Änderungen handelt es sich doch um recht gravierende Korrekturen, welche den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern unbedingt auch kompetent zur Kenntnis gebracht werden müssen. Nachdem nun seit dem 01.09.2009 die Cauffeur-Zulassungsverordnung CZV in Kraft ist, welche doch immerhin jeden Berufsfahrer, welcher schwere Motorwagen führt, zum Besuch obligatorischer Weiterbildungskurse (35 Stunden innert 5 Jahren) zwingt, ist die Information dieser Fahrerkategorien wohl bestens abgedeckt. Unseres Erachtens sollte eine ähnliche Pflicht, beispielsweise 7 Stunden Weiterbildung innert fünf oder zehn Jahren, vorgeschrieben werden, damit auch die Führerinnen und Führer leichter Motorfahrzeuge stets auf den neuesten Wissensstand gebracht werden können. Wenn schon die Unfallprävention derart hochgehalten werden soll, wäre dies ein erster Schritt in die richtige Richtung. Wenn beispielsweise ein in die Schweiz umgezogener EU-Bürger es unterlässt, seinen ausländischen Führerausweis innert der ersten fünf Jahre seit seiner Einreise umzutauschen, wird ihm, mit der Begründung, er hätte seine Routine verloren, eine Kontrollfahrt verlangt. Wenn jedoch ein Schweizerbürger im Alter von 18 bis 20 Jahren seinen Führerausweis erwirbt, nie ein Motorfahrzeug lenkt, kann er trotzdem ohne irgendwelche Einschränkungen beispielsweise 40 Jahre später wiederum Motorfahrzeuge lenken. Offenbar gehört der Führerausweis zu den Grundrechten (aber nur der Schweizer!).
TCS	Le TCS est d'avis que le projet VERVE constitue une avancée bienvenue. La nouvelle structure des ordonnances, les modifications formelles et les "déblaiements" proposés débouchent sur une réglementation plus claire, plus accessible et à la systématique cohérente. Et ce a priori sans porter atteinte à la sécurité routière et à la sécurité du droit. Quant aux propositions de modifications et développements, elles sont dans l'ensemble pertinentes. D'un point de vue législatif, les avantages du projet l'emportent donc sur ses éventuelles lacunes ou son caractère partiel (limité à l'OCR et à l'OSR). Si le projet VERVE est une étape utile dans la réforme des règles de la circulation routière, il n'est en aucun cas une fin. Comme le souligne l'OFROU dans les commentaires généraux (p. 5), une révision de la LCR - ou à tout le moins une mise à jour sur certains points - est nécessaire. Le TCS encourage donc l'OFROU à poursuivre ses réflexions, de manière à ce que la législation sur la circulation routière reste en phase avec les besoins contemporains et l'évolution du trafic routier. Remarques: Jusqu'à la question 2.17, un accord de principe n'exclut pas un refus sur un point particulier dans les questions 3.1 est suivantes. Dès la question 3.1, si la case "NON" est cochée, seuls les alinéas, phrases ou mots qui font l'objet de remarques expresses sont contestés. Le reste de la disposition est admis. Compte tenu de l'ampleur du projet, le TCS s'est basé sur les documents (commentaires, tables de concordances) de l'OFROU et part du principe que toutes les modifications significatives ont été mises en évidence dans ces documents. Le TCS se réserve néanmoins la possibilité de faire des remarques complémentaires ultérieurement. Finalement, la version française contient plusieurs imprécisions ou traductions discutables, que l'on a renoncé à relever systématiquement. Le TCS part du principe que les versions finales feront l'objet d'une relecture attentive.
bfu	Die bfu begrüsst dieses Vorhaben des Bundes. Die Verwesentlichung darf allerdings die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen.
KSPD	Art. 187, Abs. 1: Die Bewilligungspflicht ist spätestens 2 Monate anstelle von 1 Monat einzugeben. Zudem ist es zwingend, bei entsprechenden Sportveranstaltungen einen Versi-

	cherungsnachweis vorlegen zu können. Grundsätzlich ist die angestrebte Vereinfachung der Strassenverkehrsbestimmungen zu begrüßen. Die Zusammenführung der Signale in die Benützerverordnung mit den übrigen Verhaltensvorschriften ist sinnvoll. Bei den vorgeschlagenen umfangreichen Änderungen stellt sich jedoch die Frage über Aufwand und Ertrag. Unbestritten ist, dass die vorgeschlagenen Neuordnungen der Bestimmungen der VRV und der SSV in der Strassenbenützungsverordnung (StBV) und in der Verordnung über die behördliche Strassensignalisation (BSSV) zwar eine klarere Struktur gegenüber VRV und SSV aufweisen. Daraus sehen wir jedoch kaum einen Mehrwert für die Verkehrsteilnehmenden oder gar für die Verkehrssicherheit. Nebst dem baulichen Aufwand aufgrund der Signalisationsänderung für die Höchstgeschwindigkeit innerorts dürfen die daraus resultierenden Aufwendungen und Kosten für die Anpassung von Formularen, der EDV-Systeme der Strafverfolgung sowie der Aus- und Weiterbildungsunterlagen für die Führerprüfungen und den Strafverfolgungsbehörden nicht vergessen werden. In den Groberläuterungen (B.5.) stellt selbst das ASTRA fest, dass die vorgängige Revision des SVG ein klarer Mehrwert ergeben würde. Wo allerdings das ASTRA den überwiegenden Bedarf der Totalrevision der VRV und der SSV ohne SVG-Revision trotzdem sieht, kann nicht nachvollzogen werden. Zumal im Zusammenhang mit Via Sicura eine Revision des SVG vorbereitet wird. Wenn schon das SVG revidiert wird, erscheint es sinnvoller, dass zuerst die Anpassungen im SVG und damit die Verbesserungen im Hinblick auf die vorliegende Revision von VRV und SSV berücksichtigt werden.
VCS	Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme. VERVE ist ein sinnvoller Schritt, um die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Ein möglichst reibungsloser und sicherer Verkehrsfluss wird dadurch unterstützt. Aufgrund der obgenannten Unfallproblematik innerorts verdient der Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden im VERVE-Prozess besondere Beachtung. Im Innerortsbereich, wo sich Fussgänger, Velofahrerinnen, Autofahrer, Motorradfahrerinnen, LKW-Fahrer den begrenzten Verkehrsraum teilen müssen, haben für alle verständliche Verkehrsregeln und Signalisationen eine wichtige Bedeutung. Diese tragen unter anderem zu einer freien Mobilität mit möglichst wenig Verletzten bei. Die Unfallauswertungen aus dem bfu-Faktenblatt Vortrittsmissachtungen innerorts und dem bfu-Sinusbericht verdeutlichen den Nachholbedarf für mehr Sicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden innerorts: Gemäss Erläuterungen des Astra steht bei VERVE die Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit im Vordergrund. Für den «Endverbraucher» bleiben die Regelungen aufgrund des Umfangs und der Aufteilung in Gesetzes- und Verordnungsstufe auch nach Abschluss von VERVE anspruchsvoll. Realistischerweise werden dazu ergänzend zielgruppengerechte «Übersetzungshilfen» sowie eine regelmässige Weiterbildung unabdingbar bleiben, damit den Verkehrsteilnehmern die für sie relevanten Regeln bekannt sind und verstanden werden. Von einer gesteigerten Benutzerfreundlichkeit werden nicht nur die Verkehrsteilnehmenden, sondern auch die Multiplikatoren (Polizei, Fahrlehrer, Verkehrsplaner, Verbände, ...) profitieren. Als weitere Hauptziele des Projektes VERVE wurde formuliert „Die Strassenbenutzerin und der Strassenbenutzer kennt und erkennt die verschiedenen in den unterschiedlichen Situationen zu beachtenden Regeln besser, die Verständlichkeit von Verkehrsanordnungen wird erhöht.“ Unter diesem Aspekt sollten auch die geltenden Regelungen zur Externkommunikation überdacht werden: Das Telefonieren am Lenkrad ist mit Handy generell verboten. Für die Freisprechanlage

	dagegen gilt eine Ausnahmeregelung: > Diese Ausnahme entspricht nicht mehr dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand. Bestätigung findet diese Aussage in der jüngsten Studie der ETH Zürich i.A. des Astra und in mehreren internationalen Studien (vgl. auch unter www.verkehrsclub.ch/handy). > Die Ausnahmeregel suggeriert den Automobilisten, dass die Benützung einer Freisprechanlage für die Verkehrssicherheit unbedenklich ist, weil diese im Gegensatz zum Handy ja erlaubt ist. > Die Verkehrsregel, dass der Fahrzeuglenker keine Vorrichtungen vornehmen darf, die ihn übermässig ablenken, ist auf das Telefonieren inklusive Freisprechanlage nicht anwendbar. Das Fahren auf Schweizer Strassen erfordert durchgängige Reaktionsbereitschaft, auch auf Autobahnen (Ein- und Ausfahrten, Stau, Unfälle). Wer einmal in ein Telefongespräch vertieft ist, ist nicht mehr in der Lage, situationsgerecht und reaktionsschnell zu handeln. «Jedes Stück Information muss mit anderen Stücken «konkurrieren», und wenn eines gewinnt, verliert ein anderes. Normalerweise findet die Informationsauswahl unbewusst statt.» (Otzelberger 1998) Die aktuelle Regelung zur Benützung einer Freisprechanlage überfordert die Fahrzeuglenker und führt zu einer erheblichen Gefährdung im Strassenverkehr, insbesondere zu einer hohen Fremdgefährdung für die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden im Innerortsbereich. Aufgrund der eindeutigen Studienergebnisse der ETH Zürich beantragen wir, ein generelles Verbot für die Externkommunikation zu prüfen. Dadurch würde den Zielen einer vereinfachten und verständlichen Verkehrsregelung entsprochen sowie ein bedeutender Beitrag für die Sicherheit geleistet.
Pro Velo Schweiz	Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung verschiedener früher eingebrachter Anpassungsvorschläge im Interesse des Velofahrens, wie beispielsweise das "Velotaxi", das Mitführen von Hunden an Velos und auf Veloanhängern, das Mitführen von Kindern auf Velos, das Verbot, einspurige Fahrzeuge zu überholen, die ihrerseits ein Velo überholen; Wegfall der Beleuchtungspflicht in nicht signalisierten Tunneln; die Zulassung von velofahrenden Kindern bis 10 Jahren ausserorts auf Trottoirs und Fusswegen; durchlässiges Signal Sackgasse (G.07). Der Aufwand ist enorm bei gleichzeitig letztendlich doch wenig erreichten (und wohl beim besten Willen erreichbaren) „Entrümpelung“ und „Transparenz“. Das Streichen von Beispielen empfinden wir gerade in der StBV als Verlust. Im Ganzen fühlen wir uns mit der enormen Menge gleichzeitig zu prüfender Veränderungen und 280 Seiten Unterlagen nachgerade überfordert. Ob wir (und andere) da alles mit der verdienten Sorgfalt prüfen können? Vermutlich wird man nun manche Jahre mit beträchtlicher Unsicherheit und Verwirrungen leben müssen.
ACS	Grundsätzlich ist der ACS der Meinung, dass im Sinne der Zielsetzung Verbesserungspotential erkannt und auch eingebracht wurde. Allerdings erlauben wir uns, in diesem Zusammenhang Walther Burckhardt (1871–1939, schweizerischer Staats- und Völkerrechtler) zu zitieren: „Die blosse Möglichkeit einer Verbesserung genügt nicht für eine Gesetzesrevision. Die Rechtssicherheit ist das höhere Gut als Zeitgemässheit oder Einzelfallregelungen“. Schon alleine die Aufgabe, die beiden bestehenden Verordnungen VRV und SSV (Verkehrsregelnverordnung und Signalisationsverordnung) in zwei neue, in der Aufteilung und Strukturierung abweichende Verordnungen "umzugliessen", erachten wir als komplex. Wenn wie im vorliegenden Fall gleich auch noch inhaltliche Verbesserungen eingebracht werden sollen, ergibt sich eine entsprechend höhere Komplexität, die im Widerspruch zur wünschbaren Transparenz steht. Der ACS ist der Ansicht, dass die vorliegende Überarbeitung der Vorschriften sowohl bezüglich der Systematik als auch der Details sorgfältig erfolgte und durchaus Sinn macht. Allerdings hat er auch gewisse Zweifel, ob die Aufteilung in zwei neue Verordnungen tat-

	sächlich die vom Parlament geforderte Vereinfachung mit sich bringt. Immerhin war diese Forderung der Auslöser für diese Vorlage. Der ACS anerkennt, dass die für die Durchführung der Anhörung Verantwortlichen sich sehr um eine übersichtliche Darstellung der vorgesehenen Änderungen bemüht haben. Trotzdem führt die Kombination der Neustrukturierung mit inhaltlichen Änderungen zu einer Komplexität, die das Erkennen von materiell wesentlichen Abweichungen zum geltenden Recht sehr schwierig macht. Dies führt dazu, dass trotz der Bemühungen um Übersichtlichkeit und trotz unserer grundsätzlichen Zustimmung zur Vorlage ein Vorbehalt bezüglich der Frage zurückbleibt, ob im Rahmen der Umsetzung die erforderliche und gewünschte Rechtssicherheit gewährleistet bleibt. Der - tatsächlich bestehende - Wildwuchs in der Verkehrssignalisation ist nach unserer Beurteilung nicht eine Folge der aktuell bestehenden Gesetzgebung, sondern der Nichteinhaltung der geltenden Vorschriften und Weisungen durch die für die Signalisation zuständigen Behörden. Der ACS erwartet, dass der Bund dieser Problematik die erforderliche Aufmerksamkeit widmet und die ihm zur Verbesserung zur Verfügung stehenden Massnahmen so rasch wie möglich ergreift.
strasse schweiz	Wir erachten den in unserer Stellungnahme vom 30. Oktober 2009 im Rahmen der Vorkonsultation zum Projekt VERVE (Verwesentlichung der Verkehrsregeln bzw. der Verhaltensvorschriften) angebrachten Vorbehalt als weitgehend bestätigt. Plakativ ausgedrückt könnte man sagen, dass der Berg letztlich eine Maus geboren hat – denn: Eine substantielle Vereinfachung bzw. Verwesentlichung des Strassenverkehrsrechts wird u.E. mit den vorliegenden Entwürfen effektiv nicht erreicht („der Abbau der Regelungsdichte durch materielle Änderungen bildet die Ausnahme“; Groberläuterungen S. 16) und dem seitens des ASTRA betriebenen beträchtlichen Aufwand steht u.E. in der Realität kein entsprechender erkennbarer materieller Nutzen bzw. Mehrwert gegenüber. Insbesondere erachten wir die Gefahr als existent, dass im Rahmen der Umsetzung der überarbeiteten Vorschriften die erforderliche und gewünschte Rechtssicherheit nicht gewährleistet ist. Nichts desto trotz können wir uns mit den Vorschlägen grundsätzlich einverstanden erklären, bringen derzeit jedoch nicht nur, aber vor allem gegen jene Änderungen Vorbehalte an, die klar mit dem Via-Sicura-Handlungsprogramm verknüpft sind. Diesbezüglich gilt es, allfällige Verordnungsanpassungen erst dann vorzunehmen, wenn die einschlägigen Modifikationen auf Gesetzesstufe von den eidgenössischen Räten genehmigt worden sind.
FMS	Wie strasseschweiz.
ACVS (Präsident)	Es fehlt zunächst an wirklich stichhaltigen Gründen für die Notwendigkeit eines derart voluminösen Gesetzgebungsprojekts, das (wie das ASTRA selber zugibt) über Jahre hinweg erhebliche Ressourcen binden wird. Der Bund beruft sich unter anderem auf das Argument, es gehe darum, die Verkehrsregeln benutzer- bzw. bürgerfreundlicher zu machen. Dazu ist anzumerken, dass es seit jeher faktisch nicht mit erster Priorität die Verkehrsteilnehmenden waren, an die sich das Strassenverkehrsrecht richtete, sondern die rechtsanwendenden Behörden und Institutionen, also Polizei, Untersuchungs- und Administrativbehörden, Gerichte, Anwälte und Versicherungen. Die Bürger und Bürgerinnen hingegen befassen sich mit dem Strassenverkehrsrecht in aller Regel (abgesehen vom Fall, dass sie an einem Verkehrsunfall beteiligt sind oder der Verletzung von Verkehrsregeln beschuldigt werden) erst und nur dann, wenn sie die Theorieprüfung zum Erwerb des Führerausweises ablegen müssen, und auch dort nur in Form eines auf das Multiple Choice-System ausgelegten Fragebogens; ansonsten wenden sie das Strassenverkehrsrecht ganz einfach an, ohne dass ihnen der Wortlaut und die Systematik der Verkehrsregeln im Einzelnen bewusst wären. Man mag das als unschön empfinden, aber es entspricht der Realität. Ebenso wenig überzeugt der Hinweis, man müsse den "Schilderwald abbauen" und die Verkehrsregeln "entrümpeln". Gewiss wäre ein etwas zurückhaltender Umgang mit Signalen und Markierungen da und dort angebracht, und es ist auch einzuräumen, dass im heutigen Strassenverkehrsrecht gewisse Redundanzen bestehen (sie sind für die verkehrspolizeiliche Vollzugspraxis allerdings völlig unbedeutend). Aber um ein effektives Problem, welches diesen Namen verdient, handelt es sich dabei nicht. Vor allem trügen die Neue-

rungen des Gesetzgebungsprojekts VERVE ausgerechnet zur Verkehrssicherheit, die ja im Vordergrund stehen müsste, so gut wie gar nichts bei. Denn die häufigsten Verkehrsunfallursachen (mangelnde Aufmerksamkeit, Nichtanpassen der Geschwindigkeit, Nichteinhalten eines genügenden Abstandes beim Hintereinanderfahren, Fahren in nicht fahrfähigem Zustand) haben nichts mit der Zahl der Verkehrsschilder oder mit der Systematik und dem Inhalt der Verkehrsregeln zu tun, sondern mit individuellem Fehlverhalten der betreffenden Verkehrsteilnehmer.

Sodann halte ich den Lösungsansatz, wonach die Verkehrsregelnverordnung (VRV) nun einer "Strassenbenützungsverordnung" (StBV) weichen soll, für fragwürdig. Bis jetzt verfolgte der Gesetzgeber - richtigerweise - das Prinzip eines als solchen deklarierten Regulators, war doch im Titel des massgeblichen Erlasses unmissverständlich von "Verkehrsregeln" die Rede; demgegenüber rückt nun - offenbar gewollt - ein ganz anderer, weit banalerer Aspekt, nämlich jener der Benützung von Verkehrsflächen, in den Vordergrund. Aus Normadressaten, die Regeln zu beachten haben, werden Strassenbenützer. Damit stellt der Gesetzgeber - ohne jede Not - das Hauptmotiv für das Aufstellen von Strassenverkehrsregeln in Frage.

Im Weiteren zieht sich durch die ganze Vorlage das Dilemma, dass sie sich auf die Vollziehungsverordnungen zum geltenden Strassenverkehrsgesetz beschränkt bzw. beschränken muss, weil der Gesetzgeber (wohl nicht ganz zu Unrecht) befürchtet, mit dem Versuch einer (vorgängigen oder gleichzeitig erfolgenden) Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) auf absehbare Zeit chancenlos zu bleiben, zumal da nur schon die im Rahmen des laufenden Gesetzgebungsprojekts Via sicura (einer zweiten legislatorischen Grossbaustelle) angestrebten Änderungen keineswegs unumstritten sein dürften. So hat man sich offensichtlich unter dem Druck der realpolitischen Verhältnisse dazu entschieden, den Hebel lediglich dort anzusetzen, wo kein Referendum zu befürchten ist, das heisst bei der Verordnungsebene. Entsprechend unbefriedigend ist das Ergebnis: Weil nämlich die Grenzziehung zwischen SVG und Vollziehungsverordnungen, was den Normengehalt und die Regelungsdichte betrifft, nicht linear verläuft und gewisse historisch gewachsene Überschneidungen aufweist, führt die beabsichtigte Streichung von Verkehrsregeln im Vergleich mit dem heutigen Rechtszustand letztlich zu mehr Fragezeichen statt zu einer Klärung. Auch tendiert das ASTRA an vielen Stellen dazu, es bei allgemeinen, zuweilen fast generalklauselartigen Formulierungen bewenden zu lassen – mit dem Resultat, dass der Verkehrsvollzugspolizei in einem viel stärkeren Ausmass als bisher die Aufgabe des Auslegens von Vorschriften zugeschoben wird. Vereinzelt muss überdies der Versuch, die Verkehrsregeln zu "verwesentlichen", geradezu als gescheitert beurteilt werden; man betrachte dazu insbesondere das Beispiel der "Pflicht zur Aufmerksamkeit" als einer der wichtigsten Verkehrsregeln überhaupt: Der geltende Artikel 3 der Verkehrsregelnverordnung (VRV) ist weitaus verständlicher als der vorgeschlagene neue Artikel 4 der Strassenbenützungsverordnung (StBV), welcher unnötige Relativierungen vornimmt und zudem andere begriffliche Grundlagen verwendet als die dazugehörige Leitbestimmung im SVG.

Als problematisch ist m. E. schliesslich das Vorhaben einzustufen, zukünftig auf die explizite Signalisation der Innerortsgeschwindigkeit "GENERELL 50" zu verzichten und den räumlichen Geltungsbereich dieses Geschwindigkeitsregimes ausschliesslich auf Ortstafeln abzustützen. Mit einem solchen Konzept wären im Einzelfall aufwändige Rechtsverfahren vorprogrammiert, und die Polizei sähe sich bei ihrer Verkehrsüberwachungstätigkeit mit erheblichen Einbussen bezüglich der "Kontrollbarkeit" konfrontiert.

Zusammenfassend komme ich somit zum Schluss, dass die Vorlage VERVE

- kaum im Interesse der Verkehrssicherheit liegt, sondern hauptsächlich dem Bestreben nach gesetzgeberischer Perfektion entspringt;
- unzutreffenderweise annimmt, mit der Beseitigung länderspezifische Unterschiede im Bereich des Strassenverkehrsrechts könne die Verkehrssicherheit verbessert werden;
- von der falschen Vorstellung ausgeht, ausländische Rechtsetzungsmodelle, vorab solche aus Deutschland, könnten unbeschadet auch auf schweizerische Verhältnisse übertragen werden;

	- aus polizeilicher Sicht keinen Mehrwert schafft, sondern die strassenverkehrsrechtliche Rechtsfindung und -anwendung durch die Polizei unnötigerweise erschwert, indem Gesetzeslücken geschaffen werden, wo vorher vielleicht nicht perfekte bzw. nicht perfekt positionierte, aber wenigstens brauchbare Regeln zur Verfügung standen; - eine Umsetzungsmaschinerie in Gang setzen würde, deren Nutzen in keinem vernünftigen Verhältnis stünde zum Aufwand, der damit letztlich auch für die Polizei verbunden wäre, ohne dass dadurch die Verkehrssicherheit effektiv erhöht werden könnte.
COCRBT	L'adaptation de ces 2 ordonnances paraît certes aller dans le sens d'une meilleure compréhension des utilisateurs du domaine public en général (LS)
Kapo SZ	Die neuen Verordnungen sind klar definiert und strukturiert, sehr übersichtlich und entsprechen viel besser den heutigen Anforderungen. Die Regelung in Art 72 Abs 4 der StBV, dass Kinder unter zehn Jahren ausserorts auf dem Trottoir und auf Fusswegen fahren dürfen, unter Einhaltung der Vortrittsgewährung gegenüber von Fussgängern, darf eher als problematisch betrachtet werden. Können Kinder in diesem Alter wirklich abschätzen, was für Verpflichtungen sie gegenüber den Fussgängern haben? Zudem wird es schwierig und zum Teil unverständlich sein, wenn die Kinder nach dem erfüllten 9. Altersjahr auf einmal nicht mehr auf diesen, für die Fussgänger vorbehaltenen Verkehrsflächen, mit dem Fahrrad fahren dürfen. Eigentlich sollte das Fahren mit dem Fahrrad auf solchen Verkehrsflächen grundsätzlich nicht erlaubt sein.
Kapo AG	Zusätzlich sollten die generalpräventiven polizeilichen Hinweistafeln auf Autobahnen und Autobahnbaustellen geregelt werden (z.B. "Reissverschlussystem, Telefonieren am Steuer, Abstand halten, Danke schön für Ihre Geduld" usw.). Solche interaktive Möglichkeiten, mit den Verkehrsteilnehmenden zu kommunizieren, haben sich bestens bewährt.
Kapo AI	Art. 187, Abs. 1: Die Bewilligungspflicht ist spätestens 2 Monate anstelle von 1 Monat einzugeben. Zudem ist es zwingend, bei entsprechenden Sportveranstaltungen einen Versicherungsnachweis vorlegen zu können. Grundsätzlich ist die angestrebte Vereinfachung der Strassenverkehrsbestimmungen zu begrüssen. Die Zusammenführung der Signale in die Benützerverordnung mit den übrigen Verhaltensvorschriften ist sinnvoll. Bei den vorgeschlagenen umfangreichen Änderungen stellt sich jedoch die Frage über Aufwand und Ertrag. Unbestritten ist, dass die vorgeschlagenen Neuordnungen der Bestimmungen der VRV und der SSV in der Strassenbenützungsvorordnung (StBV) und in der Verordnung über die behördliche Strassensignalisation (BSSV) zwar eine klarere Struktur gegenüber VRV und SSV aufweisen. Daraus sehen wir jedoch kaum einen Mehrwert für die Verkehrsteilnehmenden oder gar für die Verkehrssicherheit. Nebst dem baulichen Aufwand aufgrund der Signalisationsänderung für die Höchstgeschwindigkeit innerorts, dürfen die daraus resultierenden Aufwendungen und Kosten für die Anpassung von Formularen, der EDV-Systeme der Strafverfolgung sowie der Aus- und Weiterbildungsunterlagen für die Führerprüfungen und den Strafverfolgungsbehörden nicht vergessen werden. In den Groberläuterungen (B.5.) stellt selbst das ASTRA fest, dass die vorgängige Revision des SVG ein klarer Mehrwert ergeben würde. Wo allerdings das ASTRA den überwiegenden Bedarf der Totalrevision der VRV und der SSV ohne SVG-Revision trotzdem sieht, kann nicht nachvollzogen werden. Zumal im Zusammenhang mit Via Sicura eine Revision des SVG vorbereitet wird. Wenn schon das SVG revidiert wird, erscheint es sinnvoller, dass zuerst die Anpassungen im SVG und damit die Verbesserungen im Hinblick auf die vorliegende Revision von VRV und SSV berücksichtigt werden.
Kapo AR	Wie Kapo AI.
Kapo TG	Wie Kapo AI.
Stapo Chur	Wie Kapo AI.

Stapo SG	Wie Kapo AI.
Kapo BS	Die Entwurfsvorlagen zur StBV und BSSV sind aus Sicht des Kantons Basel-Stadt grundsätzlich gut zu heissen.
Kapo GR	Die Änderungen müssen einerseits eine Verbesserung erzielen und gleichzeitig klare und verständliche Textinhalte enthalten die im Vollzug keine Zweifel offen lassen.
Kapo ZH	Zwar ist die mit der Vorlage angestrebte Vereinfachung des Strassenverkehrsrechtes zu begrüßen. Die neue Einteilung in eine bürgerverbindliche Strassenbenützungsverordnung und einer Verordnung über die behördliche Strassensignalisation mit der Überführung von grossen Teilen der bisherigen Signalisationsverordnung (inkl. Anhang 2 SSV) in die Verkehrsregelverordnung ist logischer und die gewählte Systematik ist benutzerfreundlicher. Auch die mit dem Vorschlag angestrebten Ziele die Verkehrsregeln zu vereinfachen, übersichtlicher und klarer auszugestalten sowie Wiederholungen wegzulassen und überholte und unnötige Regeln zu streichen, können grundsätzlich erreicht werden. Allerdings fragt es sich, ob die mit der Vorlage erreichbaren Ziele mit den entstehenden Kosten für Kantone und Gemeinden noch in einem vertretbaren Verhältnis stehen. Ganz grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die Vorlage überhaupt notwendig ist und was nach der Änderung effektiv besser ist. Auf die Verkehrssicherheit dürfte sie kaum Auswirkungen haben. Diese könnte sich während der länger andauernden Übergangszeit der Implementierung und der damit einhergehenden Rechtsunsicherheit gar verschlechtern. Dem hohen administrativen Aufwand und den entstehenden Kosten steht mithin keine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit entgegen. Die Rechtsanwendung wird auch mit dem neuen System komplex bleiben. Zwar lassen sich die Regeln für die Laien schneller finden. Allerdings wäre es vermessen zu glauben, die Rechtsanwendung und Rechtsfindung würde durch die Neuerung einfacher. Auch gilt es zu berücksichtigen, dass durchschnittliche Verkehrsteilnehmende im Regelfall nur selten bis gar nie im Strassenverkehrsrecht nachschlagen müssen, denn nach bestandener Führerprüfungen und praktischer Anwendung können sie sich sicher und rechtskonform im Verkehr bewegen. Bei Fragen wenden sie sich erfahrungsgemäss an die Polizei, an eine Fahrlehrerin oder an einen Fahrlehrer oder das Strassenverkehrsamt. Auch mit dem heutigen Recht findet man sich zurecht. Die Suche ist teilweise vielleicht etwas umständlicher. Für die sichere Teilnahme am Verkehr letztlich entscheidend ist, dass schweizweit möglichst klare, einheitliche und sofort erkennbare Verkehrssituationen geschaffen werden, sei es bei Trottoirüberfahrten, Ausgestaltung und Signalisation von Tempo-Zonen, Fussgängerstreifen etc. Das ist aber schon mit der bestehenden Ordnung möglich. Die blossе Anpassung des schweizerischen Strassenverkehrsrechts an das europäische bzw. das deutsche Recht vermag als Argument nicht zu überzeugen, denn länderabweichende Verkehrsregeln stellen kein verkehrssicherheitsrelevantes Problem dar. Weiter stellt sich die Frage, ob der Name "Benützungsverordnung" richtig ist und nicht der verbindlichere Name "Verkehrsregelverordnung" beibehalten werden müsste. Verkehrsregeln und Signale implizieren deren Beachtung, währenddessen die Benützung von Verkehrsflächen sich auf eine blossе Tätigkeit bezieht. Die rechtliche Verbindlichkeit kommt so zu wenig zum Ausdruck. Mit der vorgeschlagenen Neuerung (Strassenbenützung- statt Verkehrsregelverordnung) entsteht zudem ein klarer Widerspruch zur Systematik des geltenden Strassenverkehrsgesetzes, das nicht oder nur indirekt Gegenstand der Vorlage VERVE ist. Das Argument der Reduktion des Schilderwaldes verfängt nicht, denn schon mit der bestehenden Regelung ist es den Behörden – wie im Kanton Zürich praktiziert - möglich, Signale und Wegweiser gezielt und zurückhaltend anzubringen. Auch werden im Kanton Zürich bereits heute bestehende Signalisationen und Markierungen systematisch auf ihre Aktualität und ihre Notwendigkeit überprüft. Hinsichtlich des mit der Vorlage erforderlichen Anpassungsbedarfs bei Signalisation Orts-

	beginn und Ortsende stellt sich die Frage von Aufwand und Ertrag. Auf die Gemeinden und die Kantone würden grosse Kosten zukommen. Die Verkehrssicherheit wird dadurch aber nicht verbessert. Die Umsetzung der Revision wird neben den hohen Kosten sehr grosse Anpassungen bei den Behörden zur Folge haben (Unterlagen für die Fahrschulung, Formulare, Verfügungen, Anpassungen der Rapportssysteme mit ca. 2000 Tatbeständen, EDV-Systeme der Strafverfolgung, Musterverfügungen, Dienstvorschriften, Merkblätter StVA etc.). Man muss sich fragen, ob der Nutzen dieser Vorlage diesen grossen Aufwand rechtfertigt. Die erreichten Verbesserungen könnten auch über partielle Anpassungen der bestehenden VRV und SSV erreicht werden. Es ist zu befürchten, dass mit der Vorlage Gesetzeslücken entstehen werden, ist doch die bisherige Ordnung seit dem Jahre 1957 langsam gewachsen und immer an die Verhältnisse und Rechtsprechung angepasst worden. Abschliessend stellt sich auch die methodische Frage, ob nicht zuerst das SVG angepasst und revidiert werden müsste, bevor das ganze Verordnungsrecht systematisch und substantiell umgestaltet wird. Vor diesem Hintergrund wäre es zu begrüssen, zuerst das SVG anzupassen. Querverweise zwischen SVG, E-StBV und E-BSSV wären für die Benutzenden hilfreich. Unter Berücksichtigung des Verhältnisses von Aufwand und Ertrag sollte auf die Vorlage verzichtet werden. Auf die neue Regelung des Ortsbeginns und Abschaffung der Signalisation mit "generell 50" sollte aus Kostengründen in jedem Fall gänzlich verzichtet werden. Im Übrigen wird auf die einzelnen Bemerkungen zu den Fragen verwiesen.
Fussverkehr Schweiz	Wir begrüssen die Weiterentwicklung und Vereinfachung des Strassenverkehrsrechtes sowie den Abbau der Schilderdichte, welche unter dem Arbeitstitel VERVE laufen. Wir anerkennen insbesondere auch die Aufwertung der Fussgängerin und des Fussgängers als Strassenbenützende in den neuen Verordnungen. (Wir hoffen, dass bald auch eine Revision des SVG an die Hand genommen wird und auch hier den Fussgängerinnen und Fussgängern mehr Gewicht eingeräumt wird). Wir begrüssen auch die Streichungen verschiedener Bedingungen, welche nicht bekannt und nicht (mehr) praxistauglich waren (z.B. „Bei dichtem Verkehr haben die Fussgänger auf dem Streifen rechts zu gehen und die Fahrbahn möglichst in Gruppen zu überschreiten.“ Art. 74 Abs. 4 VRV). Ebenso haben besondere Bestimmungen über Fussgängerkolonnen und Leichenzüge in der Praxis keine Bedeutung mehr. Gehflächen (Trottoirs, Fusswege, Fussgängerzonen und andere Flächen, welche den Fussgängerinnen und Fussgängern gewidmet sind) sind den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Ausnahmen dürfen nur punktuell und mit entsprechender Signalisierung vorgesehen werden. Eine generelle Zulassung von Fahrzeugen auf diesen Flächen darf auf keinen Fall eingeführt werden. Insbesondere die Zulassung von Motorfahrzeugen auf diesen Flächen – und dazu gehören auch die Leicht-Motorfahräder – darf nicht vorgesehen werden. Die Verkehrszulassungsverordnung, die Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen und die Strassenbenützungsverordnung sind entsprechend aufeinander abzustimmen.
Velokonferenz Schweiz	Die Velokonferenz Schweiz begrüsst die Aktualisierung und Vereinfachung der geltenden Verordnungen. Wir stellen erfreut fest, dass verschiedene Anregungen, die im Rahmen des Projektes VERVE von uns eingebracht worden sind, aufgenommen wurden. Wir gehen davon aus, dass komplexere Regelungen wie freies Rechtsabbiegen für Velofahrende, Signalisation und Markierung von Velofurten, Fahrradstrassen, indirektes Linksabbiegen, etc. im Rahmen von laufenden und kommenden Forschungsarbeiten oder Pilotversuchen weiterentwickelt werden; wie dies auch in den Groberläuterungen zur E-StBV

	und E-BSSV Kapitel F angekündigt ist.
IKST	Die Kantone werden zur umfangreichen Vorlage detailliert Stellung nehmen. Zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten verzichten wir deshalb auf eine umfassende und abschliessende Stellungnahme unter Verwendung des Fragebogens. Das Ziel der Revision ist die Reduktion der Vorschriften ohne Abstriche bei der Verkehrssicherheit und beim Umweltschutz. Zudem haben wir weiteren grundsätzlichen Regelungsbedarf festgestellt. Wir verweisen auf die nachfolgenden Ausführungen und beantragen, die dort aufgeführten Sachbereiche in die laufenden Revisionsbestrebungen zu integrieren. Auch müsste in Betracht gezogen werden, ob es nicht Sinnvoll wäre zuerst das SVG zu revidieren und erst nachher die Verordnungen. Parkierungserleichterungen für Ärztinnen und Ärzte sind - im Gegensatz zu den Parkierungserleichterungen für behinderte Personen (vgl. Art. 20a VRV und Art. 65 E-StVB) - nicht auf Verordnungsstufe geregelt. Es gelten die IKST-Richtlinien „Parkierungserleichterungen Ärzte“ vom 5. Februar 1987. Eine Regelung aller Parkierungserleichterungen auf Verordnungsstufe wäre sinnvoll. Im Rahmen der Integration der Regelungen betreffend Parkierungserleichterungen für Ärztinnen und Ärzte könnte gleichzeitig geprüft werden, ob angesichts der Veränderungen bei der medizinischen Grundversorgung weiteren Personenkreisen (Spitexmitarbeitenden, Tierärztinnen und -ärzte etc.) Parkierungserleichterungen eingeräumt werden sollen. Mit Inkrafttreten der StVB könnten die IKST-Richtlinien ersatzlos gestrichen werden. Im Zusammenhang mit Bewilligungen von motorsportlichen Veranstaltungen musste die IKST am 31. Oktober 1974 mangels umfassender bundesrechtlicher Vorgaben Richtlinien erlassen. Sinnvoll wäre heute eine abschliessende Regelung des ganzen Sachbereichs durch den Bund. Damit könnten auch den seit Erlass der Richtlinien eingetretenen Veränderungen Rechnung getragen werden. Mit Inkrafttreten neuer bundesrechtlicher Regelungen wären die IKST-Richtlinien ersatzlos zu streichen. Betreffend Bewilligung von Radrennen erliess die IKST am 27. Oktober 1983 Richtlinien. Beim Radsport eingetretene Veränderungen veranlasste die IKST am 24. März 1999 zu zusätzlichen Empfehlungen. Ebenso wie die Richtlinien betreffend motorsportlichen Veranstaltungen müssten auch diese Richtlinien heute aktualisiert werden. Auch hier wäre im Rahmen der vorliegenden Revision die Ausarbeitung einer abschliessenden Regelung durch den Bund sinnvoll. Dank einer solchen könnten die IKST-Richtlinien ersatzlos gestrichen werden.
FREC	Il serait judicieux de remplacer dans l'ensemble des textes le terme tramways et chemins de fer routiers par véhicules ferroviaires.
Centre Patronal	Il est vrai que la législation sur la circulation routière en Suisse – qui porte maintenant le poids des années – souffre à certains égards d'un manque de systématique et que certaines dispositions qui présentent une indéniable cohérence, et devraient dès lors logiquement figurer dans le même corps de loi, se trouvent parfois éparses dans différents textes réglementaires. Une des raisons en est que, plutôt que d'entreprendre une refonte en profondeur de cette législation, on a procédé jusqu'ici par retouches ponctuelles, sans véritable vision d'ensemble. Une « codification » et un agencement plus rationnel de dispositions topiques ne peuvent par conséquent qu'être bénéfiques. En outre, une actualisation des lois et ordonnances à la lumière de l'évolution de l'usage, de la technologie et de la jurisprudence était également souhaitable. Comme vous l'expliquez en substance, il s'agit bel et bien pour l'essentiel d'un « toilettage juridique », d'une clarification, voire d'une simplification, de la suppression de doublons et de notions désuètes ou superflues, du rapprochement de dispositions juridiquement éparpillées dans les textes et d'une modernisation de l'appareil législatif en la matière. Effet collatéral non négligeable, il en résulte de surcroît une amélioration cosmétique dont il n'y a pas lieu de se plaindre !

	Le coût du train de mesures induites par les projets mis en consultation, telles que le déplacement, le remplacement ou l'adjonction de panneaux n'a, à notre connaissance pas été indiqué, ce que nous regrettons. En vertu du principe général d'efficience, il convient de veiller à ce que le contribuable ne paie pas un trop lourd tribut à ces projets qui, en définitive et comme nous l'avons précédemment relevé, constituent surtout des mesures visant à rationaliser et moderniser l'économie de la législation actuelle, et non à véritablement en réformer le fond. En conséquence de quoi, le budget alloué à la mise en œuvre de ces projets ne doit pas se situer dans un rapport déraisonnable à leur importance pratique et à leur impact somme toute relativement limité sur les administrés. Pour les motifs et dans le sens des explications qui précèdent, nous nous déclarons favorable au projet mis en consultation, mais nous nous opposons formellement à ce que le signal début de localité ait pour signification une limitation générale de vitesse et demandons que la limitation à 50 km/h soit expressément imposée par un signal correspondant. L'article 42 OUR-P et, le cas échéant, toute autre disposition doivent être modifiés en conséquence.
Schweizer Wanderwege	Unser Verband wurde nicht zur Stellungnahme eingeladen. Wir wünschen bei späteren Vorlagen unseren frühzeitigen Einbezug im Namen der 2.5 Mio. Wanderer in der Schweiz und der über 60'000 km Wanderwege, die einen wichtigen Pfeiler der Infrastruktur des Langsamverkehrs darstellen. Häufig verlaufen Wanderwege für bestimmte Abschnitte entlang von Strassen oder kreuzen diese. Grundsätzlich begrüssen wir alle Regelungen, die die Sicherheit der Wanderer in diesen Situationen verbessern oder diese nicht unnötigerweise gefährden. Eine Gefährdung für Wanderer kann auch durch andere Verkehrsteilnehmer verursacht werden (z.B. Velofahrer oder MTB-Fahrer), welche die schmalen Wanderwege benutzen. Artikel 43 Absatz 1 SVG bietet diesbezüglich keinen umfassenden Schutz der Wandernenden, weil eine Mitbenutzung der Wanderwege unter bestimmten Bedingungen ermöglicht wird. Die vorgeschlagenen Regelungen enthalten einige Aspekte, die zu Konflikten führen können. Wir erachten es insbesondere als notwendig, die Bedingungen für die Zulassung und Benutzung von einplätzigem einspurigen Elektrofahrzeugen zusammen mit der E-StBV zu definieren, denn Zulassung, Benützung und Signalisation oder Markierung greifen ineinander. Aus den vorgeschlagenen Bestimmungen ist nicht vollständig klar, wann bei den Fahrrädern auch die Mofas mitgemeint sind, und wie dabei die zukünftig in der VTS vorgesehenen 3 Abstufungen der Mofas (Leicht-Mofas, Mofas mit geringer Leistung, übrige) gehandhabt werden. Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass als Fahrräder nur Fahrzeuge gelten sollen, welche ausschliesslich durch Muskelkraft angetrieben werden. Sollten dennoch Leicht-Mofas wie Fahrräder behandelt werden, dann gilt es sicherzustellen, dass die Bestimmungen von E-StBV und E-BSSV klar darauf Bezug nehmen. Aufgrund der Beschaffenheit der Wege und deren Breite ist weiter sicherzustellen, dass auf Wanderwegen keine weiteren einplätzigem einspurigen Elektrofahrzeuge als die Erwähnten zugelassen werden. Die dazugehörenden Regeln sind möglichst klar auszuformulieren und sollten eindeutig kommunizierbar und durchsetzbar sein. Im Übrigen unterstützen wir grundsätzlich die Anliegen von Fussverkehr Schweiz zugunsten der Fussgänger. Unsere Beurteilung der teilweise komplexen Regelungen ist aufgrund dessen Umfangs nicht abschliessend. Wir weisen darauf hin, dass Wanderwege teilweise mit Unterstützung von Ehrenamtlichen realisiert und markiert werden, was den Ressourceneinsatz für die Öffentlichkeit reduziert. Damit diese knappen Ressourcen nicht nur effizient aber auch effektiv eingesetzt werden, ist es nötig, dass die Verkehrsregelungen eine langfristige Stabilität beibehalten. Anpassungen der Signalisation im Gelände dürfen aufgrund von veränderten Bestimmungen nur die Ausnahme darstellen und nur im Einzelfall vorkommen.
VöV	Die vorgelegten Entwürfe beurteilen wir als klaren Fortschritt. Sie weisen eine gute Qualität auf und werden in der täglichen Praxis sicher gut angewendet werden können.

	Im Rahmen der Anhörung nehmen wir gerne zu den relevanten Artikeln für Bahnübergänge (BUe), Strassenbahnen und Busse Stellung. Die parallel eingereichten Stellungnahmen des BAV und einzelner öV-Transportunternehmen (namentlich VBZ) werden durch den VöV grundsätzlich unterstützt. Allfällige Abweichungen sind marginal. Dem Bahnübergang, als spezielle Schnittstelle zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern, die teilweise verschiedenen Gesetzen und Verordnungen unterliegen, muss grosse Beachtung geschenkt werden. Die Gesetzgebung für Strasse und Schiene muss aufeinander abgestimmt und eindeutig sein. Zusätzliche Verbesserungen bei der Signalisierung von Bahnübergängen (z.B. situativer Einsatz von Blinklichtern und LSA-Ampeln) müssen geprüft werden. Insbesondere bei Strassenbahnen bzw. Bahnen mit Fahrt auf Sicht, stellt man vielfach regional unterschiedliche Ansätze fest, was im Sinne der Sicherheit zu vermeiden ist. Wichtig ist uns auch, dass die Vortrittsrechte der Schienenfahrzeuge im Strassenbereich nicht eingeschränkt werden. Ausser der Berücksichtigung der speziellen Gegebenheiten bzgl. Langer Bremswege, ist auch die Einhaltung der Fahrpläne im Linienverkehr ein zentrales Anliegen.
AGVS	Der AGVS unterstützt im Grundsatz das Bestreben, die Benutzerfreundlichkeit der Verkehrsregeln zu erhöhen und alle für den Verkehrsteilnehmenden bzw. die Behörden beachtlichen Vorschriften in jeweils einem Erlass zu vereinen. Allerdings weist die mehrhundertseitige Vorlage einen äusserst hohen Detaillierungsgrad auf. Dadurch wird es schwierig, die materiellen Änderungen zu identifizieren, weshalb wir es begrüsst hätten, wenn die rein formalen (gesetzestechnischen) von den materiellen Anpassungen eindeutig getrennt bzw. erst gar nicht in die Anhörung geschickt worden wären. Wir haben uns deshalb primär auf die Kommentierung der Groberläuterungen zur E-StBV und E-BSSV (Ziff. 1 und 2.1-2.17 des Fragebogens) sowie auf die die E-StBV (Ziff. 3.1-3.186) konzentriert. Zur E-BSSV (Ziff. 4.1–4.91), die sich ja an die Vollzugsbehörden richtet, haben wir keine inhaltlichen Bemerkungen.
tpg	La révision de l'OCR et l'OSR est nécessaire afin de simplifier les règles de la circulation tout en améliorant l'hygiène documentaire.
SVLT	Der Wechsel von der VRV und SSV zu den neuen Vorlagen erscheint in ihrer Gesamtheit äusserst komplex. Durch die vielen Querverbindungen und Abhängigkeiten wird nicht nur der Überblick erschwert, sondern auch das Auffinden der materiell wesentlichen Änderungen zum geltenden Recht. Wir haben den Eindruck, dass die ursprüngliche Absicht, nämlich die „Entrümpelung“ der Verhaltensvorschriften in der vorliegenden Vorlage nicht konsequent umgesetzt wurde. Nicht der Abbau und die Vereinfachung von Regelungen und Vorschriften umgesetzt, sondern die Regelungsdichte wurde ausgebaut. Dabei wird fälschlicherweise davon ausgegangen, dass hohe Regelungsdichte zwangsläufig die Verkehrssicherheit erhöhen würde. Der Schweizerische Verband für Landtechnik SVLT ist mit einem grossen Teil einverstanden. Im Bereich des landwirtschaftlichen Strassenverkehrs stellen wir konkrete Anträge, speziell beim Tiertransport, den Arbeitsmotorwagen und beim Beleuchten der Fahrzeuge (parkieren).
BUL	Wir stimmen Ihnen in wesentlichen Teilen Ihres Vorschlages grundsätzlich zu. In Anbetracht des riesigen Aufwandes, der betrieben wird, VRV und SSV neu zu ordnen, stellt sich natürlich die Frage nach dem Nutzen. Genügen da die vorgeschlagenen Entrümpelungen, Vereinfachungen und leichten Verschärfungen? Sollte nicht auch die Chance genutzt werden, die Sicherheit mit wegweisenden Vorgaben voran zu bringen, z.B. Sichtbarkeit der Fussgänger.
SIK	Wie BUL.
Mobil- tant.org	-Complexité de retrouver les documents pour les non-germanophones. Exemple première question (!) où le ne sait pas dans quel document chercher la référence: Commentaires généraux lettre c.... Documents en notre possession «Bericht», «Vorlage» etc...). -Réponses bien difficiles à donner: On ne peut pas toujours répondre par oui ou par non. Mais il ne s'agit pas non plus d'être «sans avis ou non concerné»... Donc par principe on

	répondra non... -Manque l'appréciation pour l'article 187 OUR-P, que nous avons donc incluse dans l'article 186.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz, ausser unter Ziff. 3.51 und 3.102.
motosuisse	Wir stellen fest, dass die Vorlage sehr umfangreich ist und namentlich das Ziel, die Regelungen wesentlich zu entschlacken, nicht erreicht werden konnte. Wir bezweifeln, ob die Neuordnung ein gutes Kosten-/Nutzenverhältnis aufweist. Ausserdem befürchten wir, dass durch die Umgestaltung und die Neuerungen in der Praxis viele Fragen und Unsicherheiten auftauchen werden, die erneute Änderungen nach sich ziehen werden. Wir sind daher der Ansicht, dass nochmals überprüft werden sollte, ob die Neuordnung wirklich opportun ist. Wir konzentrieren uns in unserer Stellungnahme zur Hauptsache auf die Anliegen der motorisierten Zweiräder (inkl. Motorfahrrädern) sowie ATV/Quad. Diejenigen Fragefelder, zu welchen wir keine Stellung nehmen, haben wir gelöscht. Dies bedeutet weder Zustimmung noch Ablehnung.
Konsumentenforum (kf)	Das kf begrüsst die verfolgte Zielsetzung, die Signalisation neu zu strukturieren und von nicht mehr zeitgemässen Signaltafeln zu entrümpeln. Wir unterstützen auch die Vereinfachung und das Weglassen von unnötigen Signaltafeln. Durch die Vereinfachung wird die Regelung für die Fussgänger klarer und dies kommt den anderen Verkehrsteilnehmern zu Gute. Wir erachten es als nicht zielführend, dass Tempo 50 nur noch bei der Ortseinfahrt montiert bleibt und die anderen abmontiert werden. Alle Ortstafeln sollen ersetzt werden, resp. nur dort, wo es wirklich sinnvoll ist belassen werden. Es scheint elementar, dass die Umsetzung relativ schwierig sein wird (Kosten, Bürokratie) und es einer neuen Definition bedarf, was eine Ortstafel ist (Ist ein Wyler auch eine Ortschaft?) Die generelle Reduktion des Schilderwaldes ist zu begrüssen. Es müssten genaue Regelungsabstände definiert werden. (Weniger Abstände als 100 Meter tragen nichts zur Verkehrssicherheit bei). Plakat „Achtung Fussgänger“ sind aufzuheben. Die steigende Zahl von tödlichen Unfällen bei Fussgängern spricht gegen die Abschaffung dieser Schilder. Forschung: Vereinfachung des Velofahrens Die Abklärungen betr. signalisierter Veloparkplätze finden wir begrüssenswert. Ebenso ist die Forschung über den Fussverkehr nicht zu vernachlässigen, da die meisten Unfälle im Schritttempo passieren.
SSR	Die Stellungnahme des SSR besteht vor allem aus Bemerkungen unter den Ziffern 3 und 4 des Fragebogens. Unter Ziffer 2 des Fragebogens, enthaltend 17 allgemeine Fragen zu Systematik und Prinzipien, Entrümpelung der Gesetzesflut, verzichtet der SSR auf Antworten, d. h. empfindet die Verordnungen nicht als falsch konzipiert oder unnütz. Als richtig erachtet er auch die Groberläuterungen (Beilage 2 A des Dossiers) zur Problematik der Gesetzgebung, zur Anordnung der Artikel und ihrer Verständlichkeit, zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten und Wiederholungen und das Bestreben, das gesamte Verkehrsgeschehen zu erfassen. Die Titel der Abschnitte von 1 bis 10 in den Groberläuterungen, (Beilage 2 A. Teil D, Formale Änderungen), sind als gute Vorsätze zu klarer Gesetzgebung interpretierbar. Sie dürften jedem Leser einleuchten, erst recht die Vorsätze für die Entrümpelung veralteter Regeln und den Abbau des Schilderwaldes (Beilage 2 A. Teil E). Positiv zu bewerten ist ebenso Teil F. Weiterentwicklung, insbesondere die Forschung und ihre Anwendung in der Praxis sowie die Anpassung der Lichtsignalanlagen an die Verkehrsströme in allen Bereichen des Strassenverkehrs.
Netzwerk Kind und	Grundsätzlich möchten wir Sie darauf hinweisen, dass Kinder nur zu verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmern heranwachsen können, wenn Ihnen in der Kindheit genügend Frei-

Verkehr	raum für eine gesunde Entwicklung und einer selbstständigen Persönlichkeit gegeben wird. Allzu starke Einschränkungen des kindlichen Bewegungsraum wirken dem entgegen. Die entscheidenden Massnahmen zur grösseren Sicherheit müssen durch bauliche Massnahmen getroffen werden. Gemäss unsrer Verfassung Ist zudem die Fortbewegung zu Fuss und somit auch das Spiel der Kinder die einzige Mobilitätsform, die grundgesetzlich geschützt Ist. Wir würden es sehr begrüssen, wenn die wichtigen Grundbedürfnisse der Kinder In den Verkehrsgesetzen vermehrt Beachtung finden und somit in der Öffentlichkeit auch besser durchgesetzt werden können.
Road Cross Schweiz	Es ist eine differenziertere Berücksichtigung von verstärkt verkehrssicherheitsrelevanten Situationen bei der geplanten Aufhebung der einzelnen Schilder angezeigt. So ist z.B. die Aufhebung des Gefahrensignals «Distanzbake» bei übersichtlichen Bahnübergängen verständlich. Jedoch wäre die Aufhebung des Signals bei einem unübersichtlichen, z.B. in einer Kurve liegenden, Bahnübergang fahrlässig. Ebenso sollten auf Autostrassen und Autobahnen in Ausnahmesituationen, z.B. eine die Fahrspur verengende Grossbauteile an der Strasseneinfahrt, ergänzende Vortrittssignale wie die leicht verständlichen «Einfahrt von links» oder «Einfahrt von rechts» nicht kategorisch nicht mehr eingesetzt werden können.
Pro Velo Bern	Die Bestrebung nach einer Neuordnung ist aus systematischer Sicht verständlich, das Vorgehen grundsätzlich nachvollziehbar. Aus Sicht der bisherigen Adressaten dieser Verordnungen (Behörden, Polizei, Strassenbenützer) und der gelebten Praxis ist jedoch kein zwingender Bedarf für eine solche Fundamentalrevision ableitbar. Mühe haben wir mit dem Übungsbegriff „Entrümpelung“. Das kann als Geringschätzung der bisherigen Arbeiten missverstanden werden. Diese Verordnungen sind ja nun keine Gerümpelsammlung, sondern haben aus den Erfordernissen einer immer grösser und komplexer gewordenen Verkehrsinfrastruktur, der Vielfalt von Fahrzeugen und Bedürfnissen diverse Änderungen erfahren. Für die Praktiker sind auch SSV und VRV sehr gut handhabbar. Eine solch umfassende Neustrukturierung eines Regelwerks ist mehr als eine akademische Übung. Dabei besteht die Gefahr, dass vielleicht ohne Absicht und ohne seriöse Prüfung weitreichende materielle Änderungen bewirkt werden, dies zum Beispiel mit auch nur geringfügigen Anpassungen von Begriffen, wie es uns zumindest in einem Fall aufgefallen ist. Der Bund sollte den lokalen Behörden jene Flexibilität ermöglichen, welche zum Teil bereits heute in der Praxis ohne faktische Probleme gelebt wird. Grundsätzlich lehnen wir alle Neuerungen ab, welche für den Veloverkehr de jure oder de facto zusätzliche Einschränkungen bewirken und somit den Förderungsabsichten der meisten Gemeinden, Kantone und auch des Bundes zuwiderlaufen.
SEK	Der Schweizerische Evangelische Kirchenbund SEK begrüsst das Anliegen des ASTRA's, den Schilderwald der Verkehrsregelungen zu ordnen und zu reduzieren. Er hat mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass im Vorschlag des ASTRA's die Bedeutung der am Ortseingang stehenden Hinweistafeln auf die Gottesdienste erkannt wird. Das bestehende Hinweissignal soll neu aber nicht mehr unter den Verkehrssignalen aufgeführt werden, sondern in der Rubrik "Ankündigung" erscheinen. Der Kirchenbund kann der Argumentation folgen, dass die Ankündigung der Gottesdienste keine verkehrsweisende Funktion hat. Er ist einverstanden damit, dass die Hinweistafel in den Bereich der allgemein erlaubten "Ankündigungen" aufgenommen wird.
Schweiz. Bischöfs- konfe- renz	Laut den Groberläuterungen zur E-StVB und E-BSSV hat das Hinweissignal "Gottesdienst" (Art. 62 Abs. 1 SSV) keine eigentliche verkehrsrechtliche Bedeutung und soll deshalb in Art. 45 "BSSV nicht mehr erwähnt werden. Dasselbe könnte aber auch von anderen dort genannten Hinweissignalen wie etwa "Restaurant" oder "Erfrischungen" gesagt werden. Und diese finden trotzdem weiterhin ihren festen Platz im Strassensignalisationsrecht. Dem körperlichen Wohlbefinden soll nach wie vor Rechnung getragen werden, aber dem geistig-seelischen nicht mehr, obwohl diese menschliche Dimension ebenfalls zu den Verkehrsteilnehmern gehört Die Streichung ist ein willkürlicher Entscheid, der sich sachlich

	nicht begründen lässt (in Widerspruch zu Art. 9 BV) und kann auch als ein staatliches Zeichen zur Beseitigung der religiösen Dimension aus dem öffentlichen Raum verstanden werden (in Widerspruch zu Art. 8 und Art. 15 BV). So bitten wir Sie aus den kurz angesprochenen Gründen, das Hinweissignal "Gottesdienst" weiterhin ausdrücklich in der B-SSV zu erwähnen.
Schweiz. Post	Nach Prüfung der Vorlage teilen wir Ihnen mit, dass wir Ihre Vorschläge unterstützen.
RdA	Appréciation générale positive de l'ATE, de Pro Vélo et de Mobilité piétonne partagée par RdA. Parmi les priorités qui devront orienter à nos yeux la démarche "Code de la rue", l'on peut d'ores et déjà relever les aspects suivants: • réévaluation de l'obligation d'utiliser les passages pour piétons situés à moins de 50 m; • définition des conditions de réalisation des trottoirs traversant, et de leurs conséquences sur la priorité de droite; • extension du principe de prudence aux piétons traversant la chaussée hors passages protégés; • généralisation des contresens cyclables, en zone 30 en tout cas, etc.
BAV	Das BAV nimmt im Folgenden insbesondere Stellung zu den Bestimmungen, welche im Zusammenhang mit dem öffentlichen und insbesondere schienengebunden Verkehr stehen. Wir haben die Entwürfe aus der Sicht des öffentlichen Verkehrs geprüft und festgestellt, dass unsere bilateral gemachten Aussagen Ende August 2010 zum grössten Teil berücksichtigt wurden. Insbesondere in einem Punkt denken wir jedoch, dass die Anliegen des schienengebunden Verkehrs und insbesondere der Strassenbahnen noch nicht optimal umgesetzt wurden. Wir teilen die Bedenken der Strassenbahnbetreiber, welche stellvertretend durch den VBZ geäussert wurden. Wir haben Ihre Frageliste aus unserer Sicht bearbeitet, dabei einen entsprechenden Änderungsvorschlag für die Artikel 5 und 6 unter Einbezug von Artikel 7 eingebracht. Wie in der Frageliste ebenfalls aufgeführt, sind wir der Meinung, dass Vortrittsregelungen gegenüber einem speziellen Verkehrsteilnehmer in der Strasse (z. B. regelmässig verkehrende Eisenbahn) für die Strassenbenutzer möglichst einfach und eingängig sein sollten. Unser Vorschlag geht von einem grundsätzlichen Vortrittsrecht der Eisenbahnfahrzeuge aus. Verkehren die Eisenbahnfahrzeuge nicht offensichtlich in der Strasse (z. B. in einer Stadt) sind die Gefahrenstellen oder Bahnübergänge mit entsprechenden Signalen zu kennzeichnen. Sind die Sichtverhältnisse für einen reibungslosen Betrieb auf der Strasse oder Schiene nicht genügend, sind die Vortrittsregeln durch entsprechende Anlagen sicherzustellen. Sind diese Anlagen nicht in Betrieb (dunkel), gelten selbstverständlich die allgemeinen Vortrittsregeln. Dabei ist auf die Betriebsweise der Bahn Rücksicht zu nehmen. Mit unserem Vorschlag sind auch Situationen möglich, in denen den Eisenbahnfahrzeugen bewusst nicht der Vortritt gewährt werden muss (z. B. bei sehr selten befahrenen Industriegleisen über stark befahrene Strassen). Für den Eisenbahnverkehr sind die Vortrittsregeln über die Fahrdienstvorschriften bzw. Betriebsvorschriften für örtlich spezielle Situationen geregelt. Das BAV würde es begrüßen insbesondere die Fragen zur Vortrittsregelung gegenüber Eisenbahnfahrzeugen mit dem ASTRA direkt zu bereinigen. Die Änderung der Verordnungen in zwei Schritten erachten wir bei einer solch grossen Neuerstellung als nicht zweckmässig.
VAE	Die Vereinigung Schweizerischer und Liechtensteinischer Verkehrsexperten (VAE) begrüsst grundsätzlich die Vereinfachung und Überarbeitung der veralteten Verordnungen. Als diplomierte Sachverständige sind wir bei unserer täglichen Arbeit mit der Abnahme von theoretischen und praktischen Führerprüfungen, sowie bei der Zulassung und Prüfung von Strassenfahrzeugen direkt von den vorgeschlagenen Verordnungen betroffen. Wir massen

	uns an, dass unser Fachwissen in der genauen Beurteilung von schwierigen Verkehrssituationen und deren Ursachen sehr hoch ist. Wir beschränken uns in unserer Stellungnahme auf die wesentlichen problematischen Punkte.
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Unsere Fachstelle hatte in der Vorvernehmlassung auf verschiedene Punkte hingewiesen welche aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst werden sollten. Mit Freude stellen wir fest, dass einige wichtige Punkte in der Weiterbearbeitung berücksichtigt wurden und begrüßen sehr, dass mit diesen Korrekturen ein bedeutender Beitrag zur Umsetzung des BehiG geleistet wird. Beim Studium der Entwürfe sind uns weitere Punkte aufgefallen, welche im Bezug auf den hindernisfreien Zugang und die Sicherheit von Menschen mit Behinderung im Strassenverkehr von Bedeutung sind und deren Regelung bzw. Korrektur unseres Erachtens wichtig ist.
Schweiz. Zentralverein für das Blindenwesen (SZB)	Als eine der vier Trägerorganisationen unterstützen wir die Stellungnahme der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Fachbereich sehbehinderten und blindengerechtes Bauen (Fachstelle) in allen Teilen vollumfänglich. An dieser Stellungnahme hat auch der SZB mitgearbeitet und weist nachfolgend auf <i>die aus Betroffenenansicht besonders wichtigen Aspekte</i> hin. Für den SZB sind die wichtigsten Themata, welche in den beiden neuen Verordnungen gem. den o.e. Ausführungen beizubehalten bzw. ergänzend zu regeln sind: -Vortrittsrecht des weissen Stocks; -taktile Sicherung des Fussgängerbereichs gegenüber allen anderen Verkehrsflächen (erhöhte Trottoirs mit eindeutig ertastbaren Kanten); -taktile und akustische Anpassung der Lichtsignalanlagen. Schliesslich ist anzumerken, dass mit den hier aufgeführten Aktivitäten wenig Zeit- und Kostenfolge resultieren dürfte - es geht dem SZB vielmehr um die Vermittlung des Wissens, welche der bisherigen Regelungen auf jeden Fall beizubehalten und welche ergänzt werden sollten. Für die insgesamt sorgfältige Prüfung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.
Schweiz. Blindenbund	Die Verordnungen zum rubrizierten Thema bilden eine wesentliche Grundlage für die Sicherheit blinder und sehbehinderter Menschen, die sich im Strassenraum bewegen. Aus diesem Grund sieht sich der Schweizerische Blindenbund (SBb) veranlasst, sich nicht nur der Stellungnahme der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Zürich, vom 29.04.2011 (siehe Beilage) vollumfänglich anzuschliessen, sondern auch die Themata aus der spezifischen Sichtweise blinder und sehbehinderter Menschen darzustellen und damit deren Wichtigkeit zu unterstreichen. Die Sicherheitsrisiken bei der Fortbewegung blinder und sehbehinderter Menschen im Strassenraum lassen sich schwerpunktmässig in zwei grosse Problemfelder aufteilen: 1. Überqueren von absoluten Gefahrenzonen (wie Strassen, Bahnübergängen, inkl. Identifikation und Kommunikation zur Freigabe) - und 2. Gewährleistung der Sicherheit auf den für Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen (wie kein bestimmungsfremder Verkehr auf Fusswegen, Verhinderung dauerhaft und temporär installierter, schwer erkennbarer Gefahren, etc.) Unsere ergänzenden Anmerkungen folgen diesen beiden Problemschwerpunkten und beziehen sich auf die Ausführungen in der Beilage.
Schweiz. Blinden- und Sehbehindertenverband (SBV)	Als Mitglieder der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen schliesst sich der Schweizerische Blinden- und Sehbehindertenverband SBV im Grundsatz der Stellungnahme dieser Fachstelle an und beschränkt sich nachfolgend nur auf diejenigen Punkte, die aus Sicht unseres Verbandes für sehgeschädigte Personen von besonderer Bedeutung sind. Damit sich blinde und sehbehinderte Menschen sicher und selbstständig im öffentlichen Raum bewegen können, ist es zwingend nötig, dass Fussgängerzonen mit dem weissen Stock gut taktil ertastbar sind und dass sämtliche Lichtsignale akustisch wahrgenommen werden können.

Procap Schweiz	Wir unterstützen sämtliche Anträge der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen und schliessen uns auch deren Begründung an.
Behindertenkonferenz ZH (BKZ)	In diesem Schreiben beschränken wir uns bewusst auf die Parkierungsregelung für Menschen mit Mobilitätsbehinderung, insbesondere auf Art. 65 E-StBV. Zum einen, weil die seit dem 1.3.2006 geltende Regelung gemäss VRV insbesondere im Urbanen Kanton Zürich zu noch diskriminierenderen Zuständen als in den übrigen Kantonen geführt hat, zum anderen, weil seitens des Kantons Zürich unter erheblicher Mitwirkung der BKZ die Zürcher Standesinitiative „Keine Benachteiligung für Menschen mit Mobilitätsbehinderung bei Parkierungsvorschriften (09.331)“ zustande kam und erfreulicherweise in beiden Kommissionen des Bundesparlaments mit grosser Deutlichkeit angenommen wurde. In Bezug auf die weiteren inhaltlichen Anmerkungen, zu denen wir in diesem Schreiben nicht Stellung nehmen, gestatten wir uns, auf die Eingabe der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen zu verweisen, da wir kongruenter Ansicht sind und sich die materielle Stellungnahme daher unsererseits erübrigt.
Ackermann Josef	Gratuliere zur Entrümpelung des Schilderwaldes. Meines Erachtens könnte man sogar noch weitergehen, denn es ist unsinnig, innerhalb wenigen Kilometer, wenn überhaupt, die Geschwindigkeit x-mal zu wechseln und entsprechend zu beschildern!!!! Vielfach wird eine Geschwindigkeit z.B. 60 signalisiert, ohne wieder aufgehoben zu werden und danach folgt bereits wiederum eine neue Tafel, wiederum z.B. 60 km und dass wiederholt sich des Öfteren! Es ist auch unsinnig, auf einer kurzen Strecke die Geschwindigkeit vermehrt zu wechseln, entweder soll z.B. 60 oder dann halt auf 50 gelten, jedoch dann konstant! Man kann ja gar nicht mehr alle Signale wahrnehmen, wenn man sich auf den übrigen Verkehr konzentrieren soll, es sind dies höchstens Bussenfallen! Fazit: Weniger wäre mehr!!!
Bächler Erich	Ich habe soeben von Ihren Vorschlägen bezüglich der Benützung von "fahrzeugähnlichen Geräten" durch Kinder unter 7 Jahren im Rahmen der Vernehmlassung zur StBV Kenntnis genommen. Ich nehme dazu wie folgt Stellung: Grundsätzlich finde ich es gut, dass das Astra Massnahmen zum Schutz von kleinen Kindern auf Strassen ergreifen will. Völlig daneben finde ich aber, dass dies wieder einmal über eine Beschränkung der Bewegungsfreiheit der Kinder getan werden soll und nicht mittels einer Beschränkung des motorisierten Verkehrs. Würde man schon nur sämtliche Quartierstrassen durch bauliche Massnahmen (Verkehrsscheiden einrichten, so dass es keine durchgehenden Verbindungen durch Wohnquartiere mehr gibt) vom Schleichverkehr befreien und diese zusätzlich in Wohnzonen mit Tempo 20 umwandeln, so wäre viel mehr für die Sicherheit der Kinder getan und diese könnten immer noch bereits im Alter unter 7 Jahren den korrekten Umgang mit dem motorisierten Verkehr lernen. Ihr Vorschlag ist wieder einmal typisch für die Schweizerische Verkehrspolitik: "Freie Fahrt für freie motorisierte Bürger". Die anderen sollen sich gefälligst von den Strassen fernhalten. Wie sollen die Kinder denn sonst den korrekten Umgang mit den anderen Verkehrsteilnehmern lernen?
Buntschu Joël-Pascal	Im Allgemeinen begrüsse ich die vorliegende Totalrevision. Ich möchte zu den Signalisationen in Beilage 1 A zur Strassenbenützungsverordnung (StBV) Stellung nehmen (siehe Ziff. 5 des Fragebogens).
Felber Roland	Ich als Schweizer Bürger zweifle allmählich immer mehr an der Intelligenz der Schweizer Behörden, es sind nun ernsthaft Diskussionen entfacht unseren Schilderwald Geschlechtsneutral zu gestalten. Ich frage mich ob es das überhaupt braucht? Wir haben doch sicherlich wichtigere Probleme im Strassenverkehr zu lösen, und das Geld und die Energie in solche Projekte zu investieren, als sich um Geschlechter freundliche Verkehrsschilder zu kümmern. Diese Verschwendung von Steuergeldern ist auch von den nicht emanzipierten oder Normaldenkenden Frauen, die in der Schweiz sicherlich in der Mehrzahl sind, nicht nachvollziehbar. Wenn man als Mann diese Aussage macht wird man als Frauenfeindlich dargestellt. Wo bleibt da der gesunde Menschenverstand? In der Politik und bei den Ämtern ist er wohl gänzlich ausgestorben.

Schiegg Hans- Olivier	Ich begrüsse ihre der Presse entnommene Absicht einer rigorosen Schilderwalddurchforschung. In diesem Zusammenhang habe ich mich schon immer gefragt, 1. ob nicht auf die gelegentlich angetroffenen Geschwindigkeiten 10, 20, 40, 70, 90 etc. sowie 60 (wenn schon eben nun mal meist 50) verzichtet werden könnte, zugunsten von lediglich noch 30, 50, 80, 100, 120 2. vor allem aber, warum auf Geschwindigkeitstafeln nicht generell verzichtet wird, indem stattdessen die Farbe des Mittelstreifens die zugelassene Geschwindigkeit anzeigen könnte, z.B. 30 (wie bisher Zahl am Boden), 50 blau, 80 gelb, 100 grün, 120 = Autobahn. Mir schiene dies viel klarer als die bisherigen Geschwindigkeitstafeln und zukünftig die Ortschilder, weil die Gefahr besteht, dass aus welchen Gründen auch immer, diese eben doch einmal übersehen, resp. unbemerkt überfahren werden können. Geschwindigkeitsschilder können zudem, wenn auch nur selten, leicht verdeckt sein, durch Äste etc.
Walther Werner	Der Abbau der Verkehrsschilder begrüsse ich als Schweizerbürger sehr. Ich möchte sie bitten parallel zum Abbau auch gleich zu kontrollieren ob die Verkehrsschilder auch am richtigen Ort stehen. Viele Verkehrssignale auf Hauptstrassen sind auf der linken Seite der Strasse aufgestellt, und in den Wintermonaten kaum erkennbar. So verleiten z.B. aufgehobene 50 Zonen zu waghalsigen Überholmanöver weil der Vordermann diese auf der falschen Seite gar nicht bemerkt. Ich bitte sie diese Umstände auch mit einzubeziehen.
Gätzi Martha	Wenn alle meine Argumente gegen die Verkehrstafel «Sackgasse» nichts nützen, d.h. wenn meine Einsprache abgewiesen wird, möchte ich, dass die Stange mit der Tafel weggenommen wird und statt dessen dieses Zeichen «Sackgasse» auf die Strasse gemalt wird, und deshalb bitte ich Sie, die Verordnung zu ändern, so dass der Hinweis «Sackgasse» auf die Strasse gemalt werden kann. Da ich eine Natur- und Landschaftsbildschützerin bin, bitte ich Sie, bei der Revision der Signalisationsverordnung möglichst viele Signalisationsschilder abzuschaffen, eben auch, weil in der Schweiz ein Schilderdschungel und ein Überperfektionismus herrscht, was die Verkehrsschilder betrifft. Darum sollte man, wenn neue Schilder für den Verkehr wirklich nötig sind, andere Lösungen suchen, anstatt Tafeln auf Stangen in die Landschaft zu stellen, womit eben die Natur und das Landschaftsbild zerstört wird. Eine solche Lösung ist, gewisse Verkehrshinweise auf die Strasse zu malen, wie das bei 30 (= nur 30 km/h fahren) schon geschieht. Und es gibt bestimmt noch andere Natur und Landschaftsbildschonende Möglichkeiten. Wie ich schon sagte, möchte ich, dass die Verordnung so geändert wird, dass der Hinweis «Sackgasse» auf den Boden gemalt werden kann.
Schärer Hans- Ulrich	Eine Überarbeitung der VRV und SSV ist mehr als überfällig. Die neue StBV soll für „Jedermann“ verständlich und transparent sein. In der Groberläuterung zum E-StBV und E-BSSV sind teilweise eingehende Hinweise und Erläuterungen festgeschrieben, die eigentlichen Inhaltscharakter von Vorschriften umschreiben. So sollte es auch sein, dass in der StBV allgemeine, verbottsspezifische Formen genau bezeichnet, bzw. festgeschrieben werden sollten. So entstehen in der Praxis keine unterschiedlichen Auffassungs- und Interpretationsansichten, die zu unnötigen Diskussionen führen. Z.B. sollte der Begriff berechnete Personen näher umschrieben werden, auf-führen z.B. Meier, Huber, Y und X sind berechnete. Auch sollte in der ganzen Verordnung jeweils immer nur die männliche Form gewählt werden (ist doch viel einfacher und kürzer in der Aufzählung).
Allen- bach Pascal	Après avoir discuter avec plusieurs de mes collègues, je vous fais part de nos remarques. Nous sommes pour une simplification des règles et des signaux. Mais pas pour prendre les mauvaises idées de nos voisins! De plus, nous sommes convaincus qu'un signal qui implique plusieurs règles, ne sera respectés que par une minorité (les meilleurs) de conducteurs. A moins qu'il y ait des pictogrammes, dans celui-ci, rappelant les diverses règles. Et encore...

Quitte à faire des changements dans les ordonnances, nous vous en proposons quelques autres en relation avec l'évolution du trafic routier et du comportement des usagers !

Art. 12. OUR "Les engins assimilés à des véhicules" est une dénomination erronée; puisque ses engins doivent se comporter comme des piétons ! Du moins pour ce qui est de la lettre a. De ce fait, nous vous proposons des "engins à roulettes assimilés à des piétons ou à des cycles". Avec le complément "à roulettes" le commun des usagers de la route sait au moins de quoi il s'agit ! Et le complément "ou à des cycles" convient à la lettre b. Le plus simple, ne serait-ce pas de dire simplement "engins à roulettes" ?

Vu la coutume des usagers de la route à ne pas accorder d'importance, ni la priorité aux routes étroites ou peu fréquentées venant de leur droite, alors qu'eux mêmes roulent sur une route secondaire, large ou fréquentée, ne serait-il pas judicieux de modifier la loi et les ordonnances qui s'y rattache ?

Je propose une règle qui correspond à ce que je vois tous les jours : une route, où les véhicules à voies multiples se croisent difficilement au vu de sa largeur (moins de 3,5m, par exemple chemin de remaniement, AF, accès à quelques maisons, etc.), perd la priorité sur une route où des véhicules à voies multiples peuvent croiser (plus de 4,5m).

Ceci d'autant plus que les usagers de la route étroite venant de droite n'osent pas user de leur priorité ou ne se savent pas prioritaires !

Annexe 1C Art. 17 OUR-P alinéa 2 (ancien art. 27 OCR) : c'est écrit les coures au lieu de courses

Art. 60 OSRO, alinéa 3, quel forme doit avoir le jaune clignotant lorsqu'il y a la double priorité sur les piétons et sur le sens inverse ?

Art. 2 OUR. Définitions. Il serait bon de définir qu'est-ce qu'un chemin rural et une route privée.

Art.7 OUR,"1 Les autres véhicules empiéteront sur le trottoir lorsque c'est nécessaire pour accorder la priorité et dégager la chaussée pour les véhicules à feu bleu et à avertisseur à deux sons alternés qui s'approchent.

"ou" me paraît plus approprié que "et"

2 Le droit de priorité de ces véhicules prime les signaux contraires et le droit de priorité des tramways et des chemins de fer routiers.

Cette phrase me paraît pas formulée correctement. Une formulation plus judicieuse serait : Le droit de priorité de ces véhicules prime sur les signaux contraires et le droit de priorité des véhicules ferroviaires.

Art. 9 alinéa 3.OUR. Il est repris l'ancien terme tramways et chemins de fer routiers au lieu de véhicules ferroviaires !

Art. 42 alinéa 2 et Art. 105 alinéa 2 Nous n'approuvons pas le projet que le signal d'entrée de localité fasse à lui tout seul la limite de vitesse générale à 50km/h. Quand nous voyons comme cette limitation est peu respectée à l'étranger, nous sommes inquiet quand à l'avenir de la sécurité dans les localités. Du reste dans de nombreuses localités françaises, ils ont remis le signal 50km/h pour inciter au respect. De plus, nous sommes septique quand au fait qu'un signal implique plusieurs règles. Quand nous demandons à nos élèves-conducteurs (qui ont réussi leur théorie !) quelles règles sont impliquées par le signal « zone de rencontre, rue en sens unique ou tunnel » nous avons du souci à nous faire !! De même avec le signal « tunnel » qui implique, en autre, de mettre les phares de croisement. Il y a encore beaucoup de conducteurs qui ne les mettent pas.

Art. 44, alinéa 3. Il me semble que les aveugles ne lèvent plus leurs cannes pour signaler leur intention de traverser, mais ils tendent le bras avec la canne qui pend verticalement. Ainsi si un véhicule passe près d'eux, ils ne se font pas "faucher" leur canne. Donc il serait plus judicieux d'écrire : lorsqu'ils indiquent, en tendant leur bras avec la canne blanche, qu'ils ont l'intention de traverser la chaussée.

Art. 48 alinéa 2, lettre a. N'aurait-il pas lieu de dire véhicule ferroviaire au lieu de chemin de fer ?

Art. 48, alinéa 3. Je ne suis pas d'accord avec la restriction d'utilisation de feux de brouillard avant. Pourquoi le conducteur d'un véhicule basique ne peut-il pas enclencher manuellement ses feux avant de brouillard de nuit sur route sinueuse (comme par le passé), alors que sur les véhicules équipés de feux de virages se sont les mêmes feux de brouillard qui s'enclenchent automatiquement ?

Je rappelle que ces feux doivent être réglés à la livraison et sont contrôlés lors des services et de l'expertise. Donc ils n'éblouissent pas, contrairement aux feux de brouillard arrière !

Je propose donc de réinstaurer l'ancienne règle citée en deuxième phrase.

Art. 51. Pourquoi ne plus mentionner l'exception de tenir sa droite dans les tournants à gauche avec visibilité ? Ceci correspond à une pratique populaire non dangereuse !

Art. 59, alinéa 2. Les chemins privés ont été oublié de l'énumération des routes sans priorités !

Art.61 Le nouveau terme n'est-il pas " véhicules ferroviaires " ? (4 fois)

Art.73 Le nouveau terme n'est-il pas " véhicules ferroviaires " ? (2 fois)

Art. 88, alinéa 3, je compléterai la phrase par : " et également des pierres au sol ".

Art. 102, alinéa 4, Comme décrit plus haut, le terme " engins à roulettes ... " serait plus compréhensible pour le commun des usagers de la route.

Art.107, alinéa1, 2, 3. Le nouveau terme n'est-il pas " véhicules ferroviaires " ? (3 fois à chaque alinéa.

Art 107, alinéa 3. Au vu du nombre croissant de véhicules de la catégorie G mais limité à 40km/h (cat. G 40) et de véhicules de la catégorie F (45km/h), je trouverai plus judicieux de mettre : ...des véhicules dont la vitesse maximale est limitée à 45 km/h. C'est à dire que l'on puisse dépasser les véhicules limités à 45km/h, malgré le signal interdiction de dépasser.

Art. 120. et signal E.01 Tout le monde appelle cette zone : " zone 20" ! Ne devrions-nous pas accorder le terme de cette zone sur celui du langage public ?

Art. 151. C'est très bien de pouvoir (enfin) mettre cette plaque complémentaire sous le signal A.22 « Intersection avec une route sans priorité ».

Annexe 1.

Signal A24. Le nouveau terme n'est-il pas " véhicules ferroviaires " ?

Signaux F.09 et F.10. L'avantage des anciens signaux F.09a et F.10a est que vous savez dans quelle direction vous vous rendez en quittant une localité ! Alors qu'avec "la fin des localités barrées" F.09 et F.10, vous ne savez que quand vous entrez dans le village sui-

	vant que vous vous êtes trompé de route ! C'est plutôt fâcheux quand ils sont séparés de plusieurs kilomètres ! Je comprends bien l'idée de l'euro-compatibilité, mais lorsque votre voisin fait moins bien que vous, est-ce que vous le recopiez ? de plus, avec nos couleurs blanche ou bleue, ceci est une particularité suisse. On pourrait envisager de faire un panneau mixte avec le lieu que l'on quitte barré et en plus les localités que vous allez rejoindre ! Voir même ajouter le numéro de la route sur laquelle vous circuler. Marque K.18 : Ligne de guidage. Le n° K.18 est mal placé sur l'image à l'exemple en page 38 en haut. Je profite que vous me lisiez pour vous signaler une erreur, à mes yeux, dans la liste actuelle des routes principales (à l'annexe 2, de l'ordonnance concernant les routes de grand transit, chiffre 181). Cette route (Payerne-Bussy-Estavayer-le-lac) était une route secondaire, et est encore signalée en tant que tel. Alors que l'itinéraire Payerne-Cugy-Montet-Frasses-Estavayer-le-lac, est signalé comme principal, mais n'est plus dans la liste ci-dessus ? ! Nous, les moniteurs d'auto-écoles regrettons l'abandon du "panneau de présélection" qui était fort pratique pour savoir à l'avance dans quelle voie il faut se mettre pour la destination choisie. Celui-ci rendait de grand service à l'usager de la route qui ne connaissait pas les lieux, mais qui savait lire un signal de présélection (ligne du haut = voie de gauche, ligne du milieu = voie du milieu, ligne du bas = voie de droite). Ils n'ont pas été remplacés par un signal aussi simple, rapide et efficace. Enfin, je regrette l'abandon du signal de danger "Avions". En suisse, nous avons encore quelques aérodromes militaires proches des axes routiers. Cela doit en surprendre plus d'un. Et lorsque vous sortez du Tunnel de Sévaz, par exemple, et qu'un Hornet F-A 18 vous décolle sur votre toit dans un bruit assourdissant, ceci est très impressionnant. Ce signal "Avions" sert aussi à diminuer l'effet de surprise ! Voilà pour mes réflexions dominicales à chaud.

2. Allgemeine Fragen

2.1 Systematik: Sind Sie damit einverstanden, dass alle für Verkehrsteilnehmer relevanten Regeln in der E-StBV enthalten sind und die E-BSSV für sie nicht mehr von Bedeutung ist (vgl. Groberläuterungen, C.1.)?

JA (61)

wovon	Bund: 2	Kantone: 17	Übrige Stellen: 42
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, sva FR, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, BAV, asa, ASTAG, bfu, SFV, TCS, VCS, ACS, strasseschweiz, FMS, SchweizMobil, FREC, Centre Patronal, VöV, tpg, kf, AGVS, SVLT, Public Health Schweiz, Mobilitant.org, VAE, KSPD, Stapo Winterthur, Kapo BE, Stapo ZH, Kapo AG, Stapo Chur, Stapo SG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG,			

JA mit Bemerkung (19)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 14
AG	Bezeichnung der Signale ändern Vorgesehen: Ortsbeginn auf Hauptstrassen = D.01 Vorschlag: Ortsbeginn auf Hauptstrassen = 2.3.01 (2.3 für "Besondere Verhaltenssignale") Die nachfolgende Bemerkung gilt für alle unter der Ziffer 2 "Allgemeine Fragen" gestellten Fragen und Antworten. Wir stimmen den gesetzgeberischen Absichten vollumfänglich zu. Den einzelnen unter Kapitel C "Struktur der neuen Verordnung" der Groberläuterungen aufgeführten Beispielen stimmen wir nur zu, soweit wir nicht gegenteilige Bemerkungen unter Ziffer 3 "Fragen zur E-StBV" oder unter Ziffer 4 "Fragen zur E-BSSV" anbringen. (Beispiel: Unsere Kritik an den neuen Regeln zum Rückwärtsfahren bringen wir nicht unter Ziffer 2.10, sondern unter Ziffer 3.60 an.)		
GR	Mit der E-StBV sind die für die Verkehrsteilnehmer relevanten Regeln in einer Verordnung geregelt und schneller auffindbar.		
JU	OFROU devra organiser l'information et la formation des autorités chargées de l'application!		
SH	Klare Unterteilung was auch für Verkehrsteilnehmer eine Vereinfachung (z.B. Fahrschule) bedeutet.		
ZH	Grundsätzlich ja. Es ist jedoch zweifelhaft, ob die neue Einteilung wirklich einen Mehrwert für die Verkehrsteilnehmenden und die Verkehrssicherheit bringt. Die Behörden haben mit der Anwendung des heutigen Ordnungsrechts im Strassenverkehr keine Probleme.		
Stadt Bern	Die Absicht, die gesetzlichen Vorgaben auf die Anwendergruppen Verkehrsteilnehmende und Behörden aufzuteilen, wird als positiv beurteilt.		
Pro Velo Schweiz	Die Aufteilung der Inhalte der VRV und der SSV in eine neue Strassenbenutzer-Verordnung und eine Behördenverordnung halten wir für richtig. Aus der Sicht der Velofahrenden besteht jedoch nach wie vor das Bedürfnis nach einem Handbuch, das die relevanten Verkehrsregeln umfassend darstellt (ähnliches Bedürfnis auch bei den FäG-Nutzern, Fussgängern und Eltern). Wir stellen fest, dass die neuen Verordnungen nicht weniger, sondern mehr Artikel auf praktisch gleich viel Seiten wie heute aufweisen (bei Berücksichtigung der wegfallenden Fussnoten in den alten Fassungen). Die Struktur ist anders, aber nicht unbedingt einfacher geworden.		
Kapo GR	Die Trennung bewirkt eine bessere Übersichtlichkeit und die für den Vollzug wichtigen Regelungsgegenstände sind neu in einer Verordnung. Die einschlägigen Regelungen werden schneller gefunden.		
Kapo SG	Sinnvoll und zweckmässig.		
Kapo ZH	Wie ZH.		
Kapo SH	Wie SH.		
Schweiz. Städteverband	Die Absicht, die gesetzlichen Vorgaben auf die Anwendergruppen Verkehrsteilnehmende und Behörden aufzuteilen, wird als positiv beurteilt.		

Schweizer Wanderwege	Die Aufteilung der Inhalte der VRV und der SSV in eine neue Strassenbenützer-Verordnung und eine Behördenverordnung halten wir für richtig.
BUL	Macht Sinn.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
motosuisse	Wenn an der Neuordnung festgehalten wird, sind wir der Ansicht, dass die Aufteilung in die beiden vorgesehenen Verordnungen sachgerecht ist.
SIK	Wie BUL.
vif LU	Diese Aufteilung macht Sinn und verbessert die Handhabung der beiden Gesetze.
IGBF	Grundsätzlich befürworten wir die Einführung klarerer Strukturen.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (3)			
wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 1
LU	Im Grundsatz finden wir die Systematik gut. Allerdings wäre die vorgeschlagene Trennung auch mit der Revision der bestehenden VRV und SSV zu erreichen gewesen. Die Erklärung wäre sich gleich geblieben. Die Problematik sehen wir darin, dass "Aufwand und Ertrag" in der Umsetzung nicht stimmen. Vertrautes über Bord werfen, Anpassung von Systemen im Backoffice, Schulung der Front und Informationsbedarf sind im Verhältnis zu den Verbesserungen im Minus und nur mit grossem (zusätzlichem) Aufwand korrigierbar.		
VS	Prendre en compte l'information et la formation des conducteurs et des autorités!		
COCRBT	Prendre en compte l'information et la formation des conducteurs et des autorités! (JU)		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

2.2 Systematik: Sind Sie mit dem Aufbau und der Struktur der E-StBV einverstanden (vgl. Groberläuterungen, C.2.)?

JA (65)

wovon	Bund:1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 43
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, AG, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, asa, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, Centre Patronal, AGVS, BUL, SIK, tpg, kf, Mobilitant.org, VAE, IGBF, KSPD, Stapo Winterthur, Kapo BE, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Stapo Chur, Stapo SG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH,			

JA mit Bemerkung (9)

wovon	Bund: 1	Kantone: 3	Übrige Stellen: 5
GR	Die Einführung eines Inhaltsverzeichnisses ist für die Übersichtlichkeit von Vorteil.		
LU	Gegen die Systematik sind keine Einwände zu erheben. Sie ist folgerichtig.		
SH	Logisch und strukturierter Aufbau.		
bfu	Wir erachten die vorgeschlagene Struktur als übersichtlich und benutzerfreundlich.		
Kapo GR	Wie GR.		
Kapo SH	Wie SH.		
VöV	Ein Inhaltsverzeichnis wäre begrüßenswert.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
BAV	Wie VöV.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3
ASTAG	Grundsätzlich sind wir mit der Struktur, wie sie nun vorliegt einverstanden. Nicht einverstanden sind wir aber ganz klar mit dem Umfang der Regeln (Regelungsdichte), die in diese Struktur gepresst wird!		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
SVLT	Grundsätzlich sind wir mit der vorliegenden Struktur einverstanden. Nicht einverstanden sind wir aber ganz klar mit dem Umfang der Regeln (Regelungsdichte).		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (5)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 5
VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, SchweizMobil, Schweizer Wanderwege,			

2.3 Systematik: Sind Sie mit dem Aufbau und der Struktur der E-BSSV einverstanden (vgl. Groberläuterungen, C.3.)?

JA (68)

wovon	Bund: 2	Kantone: 21	Übrige Stellen: 45
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, AG, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, BAV, asa, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, Centre Patronal, VöV, tpg, kf, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, VAE, IGBF, KSPD, Stapo Winterthur, Kapo BE, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Stapo Chur, Stapo SG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH,			

JA mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 4
GR	Da es sich um technische Regeln handelt, die primär für die Behörden bestimmt sind, ist es sinnvoll, dass die Bestimmungen in der E-BSSV enthalten sind.		
LU	Gegen die Systematik und Struktur sind keine Einwände zu erheben.		
SH	Klare Differenzierung zwischen technischen und vorschriftsmässigen Aspekten.		
bfu	Die Systematik ist nachvollziehbar.		
Kapo GR	Wie GR.		
Kapo SH	Wie SH.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (7)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 7
Schweiz. Gewerbeverband, ASTAG (Wir behalten uns ausdrücklich vor, zu einem späteren Zeitpunkt zum Vollzug resp. den entsprechenden Regelungen noch detailliert Stellung zu nehmen.), VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, SchweizMobil, Schweizer Wanderwege,			

2.4 Formale Änderungen: Sind Sie mit der Auswahl der anzuwendenden Prinzipien einverstanden (vgl. Groberläuterungen, D.1.-9.)?

JA (53)

wovon Bund: 1 Kantone: 20 Übrige Stellen: 32

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD,
Stadt Bern,
sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
SVSAA,
asa, FREC, Centre Patronal, tpg, kf, SVLT, BUL, SIK, IGBF,
KSPD, Kapo BE, Stapo ZH, Kapo AG, Stapo Chur, Stapo SG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG,

JA mit Bemerkung (13)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 11

SH	Grundsätzlich spricht nichts gegen diese Änderungen, jedoch sollten Doppelspurigkeiten ausgeräumt werden. z.B. Art. 26 SVG nimmt Bezug auf Art. 4 StBV. Braucht es eine solch detaillierte Auslegung.
VS	Des règles de comportement dans l'OETV auraient pu être transférées dans l'OUR (ex. durée d'utilisation des pneus à clous).
bfu	Wir begrüßen es insbesondere, dass auf Wiederholungen zwischen Gesetz und Verordnungen verzichtet wird. Dadurch, dass bei den jeweiligen Verordnungsbestimmungen auf die massgebende Grundlage im SVG verwiesen wird, sollte es allen klar sein, dass für die Auslegung einer Verordnungsbestimmung immer auch die entsprechende gesetzliche Grundlage herangezogen werden muss.
TCS	De manière générale, les principes sont corrects et appliqués de manière adéquate. Toutefois, des principes ne doivent pas devenir des dogmes. Si on peut approuver le principe de recourir à des clauses générales, l'exercice a ses limites. Ainsi, le TCS estime que la suppression de l'énumération d'exemples pour les questions de bruit (art. 44a OUR-P, par rapport à 33 OCR) est très discutable. Une liste (même non-exhaustive) permet de circonscrire le champ d'application de la disposition, ce qui est dans l'intérêt aussi bien des usagers (qui doivent s'y soumettre) que des autorités (qui doivent la faire appliquer).
VCS	Beispielhafte Aufzählungen sollten, wenn sie für die bessere Verständlichkeit hilfreich sind, möglich bleiben.
ACS	Grundsätzlich befürworten wir die angewandten Prinzipien/Vereinfachungen, namentlich was unnötige Querverweise oder Wiederholungen anbetrifft. Bezüglich des Einsatzes von Generalklauseln (Ziff. 8) haben wir gewisse Vorbehalte. Generalklauseln haben gegenüber der expliziten Aufzählung zwar gewisse Vorteile, indem sie die Subsumtion weiterer Fälle ermöglichen. Allerdings zeigt die Erfahrung, dass allzu generelle Formulierungen oft durch Bundesgerichtsentscheide geklärt werden müssen und es letztlich auf diesem Weg zu einer praktisch abschliessenden Aufzählung der möglichen Fälle kommt.
strasse schweiz	Grundsätzlich sind die Prinzipien zwar richtig und adäquat angewendet, namentlich was unnötige Querverweise oder Wiederholungen anbelangt. Trotzdem dürfen diese Prinzipien nicht zu Dogmen verkommen. Der Einsatz von Generalklauseln (Ziff. 8) mag gegenüber der expliziten Aufzählung gewisse Vorteile aufweisen, indem er die Subsumtion weiterer Fälle ermöglicht. Generalklauseln können allerdings auch das Gegenteil bewirken. Konkret erachtet strasseschweiz den Verzicht auf die explizite Aufzählung diverser Verhaltensweisen, die gegen das Verbot, vermeidbaren Lärm zu erzeugen, verstossen (Art. 44a E-StBV, heute Art. 33 VRV) als diskutabel. Wenn nämlich das Verbot, vermeidbaren Lärm zu erzeugen, durch einige illustrative Beispiele ergänzt wird, so zeigt dies, auf welchem Niveau dieses Verbot ansetzt. Der Rechtsunterworfenen, aber auch die Vollzugsbehörden können damit besser abschätzen, welche vergleichbaren Fälle ebenfalls von der Regel erfasst werden. Wird nichts dergleichen angeführt, öffnet dies Tür und Tor für die „hohe Selbstkompetenzen“, deren sich sämtliche Verkehrsbeteiligten (Fahrzeugführer genauso wie die Polizei) bekanntermassen rühmen.
FMS	Wie strasseschweiz.
Stapo	Grundsätzlich einverstanden. Wir erachten aber die Querverweise (D.5.) als hilfreich und

Winter- thuhr	möchten diese behalten.
Kapo GR	Entschlackung der VO durch Weglassen von Wiederholungen, Verzicht auf Punkte die schon in der VO aufgeführt sind und dies führt zu einer Vereinfachung.
Schweiz. Städte- verband	Im Strassenverkehrsrecht muss sich die Justiz in der Hauptsache mit Auslegungsfragen beschäftigen. Dies ist namentlich bei Haftungsfragen oder Sanktionen der Hauptdiskussionspunkt. Eine allzu allgemeine Formulierung von Geboten und Verboten birgt die Gefahr in sich, dass im Anwendungsfall der Anklagegrundsatz verletzt wird. Aus diesem Grund ist zu befürchten, dass die Verwendung von Generalklauseln entsprechenden juristischen Einwänden Tür und Tor öffnet. Die Judikatur zeigt, dass bei Sachverhalten, die nicht ohne Weiteres unter eine Norm subsumiert werden können, die ggf. in der Norm aufgezählten Beispiele zur Auslegung beigezogen werden. Ein weitgehender Verzicht auf die Aufzählung von Beispielen ist daher nicht sinnvoll. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass solche Aufzählungen nicht abschliessend sind. Im Anwendungsalltag haben sich Querverweise (vgl. Groberläuterungen, D.5.) als hilfreich erwiesen. Sie sollten beibehalten werden.
AGVS	Grundsätzlich befürworten wir die angewandten Prinzipien/Vereinfachungen, namentlich was unnötige Querverweise oder Wiederholungen betrifft. Der Einsatz von Generalklausel (Ziff. 8) jedoch hat gegenüber der expliziten Aufzählung zwar gewisse Vorteile, indem er die Subsumtion weiterer Fälle ermöglicht. Generalklauseln können allerdings auch das Gegenteil bewirken. Wenn etwa das Verbot, vermeidbaren Lärm zu erzeugen, durch einige illustrative Beispiele ergänzt wird, so zeigt dies, auf welchem Niveau dieses Verbot ansetzt. Der Rechtsunterworfenen, aber auch die Vollzugsbehörden können damit besser abschätzen, welche vergleichbaren Fälle ebenfalls von der Regel erfasst werden. Wird nichts dergleichen angeführt, öffnet dies Tür und Tor für die „hohe Selbstkompetenzen“, deren sich sämtliche Verkehrsbeteiligten (Fahrzeugführer genauso wie die Polizei!) bekanntermassen rühmen.
Public Health Schweiz	Wie bfu.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (14)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 3	Übrige Stellen: 10
LU	Die Reduktion des Textumfangs ist zwar beachtlich und zu begrüssen. Das Ziel der verständlichen Formulierungen und der vereinheitlichten Terminologie wurde denn auch mehrheitlich erreicht. Nicht einverstanden sind wir bezüglich Kapitel D.1.: Der Abbau von Querverweisen ist nötig und soweit richtig. Allerdings sollten zumindest immer die Querverweise auf das Gesetz beibehalten werden.		
SH	Grundsätzlich spricht nichts gegen diese Änderungen, jedoch sollten Doppelspurigkeiten ausgeräumt werden. z.B. Art. 26 SVG nimmt Bezug auf Art. 4 StBV. Braucht es eine solch detaillierte Auslegung.		
ZH	Zu Ziff. 5: Querverweise SVG, E-StBV und E-BSSV sind wünschbar und für die Benutzerfreundlichkeit wichtig.		
ASTAG	Grundsätzlich befürworten wir die angewandten Prinzipien/Vereinfachungen, namentlich was unnötige Querverweise oder Wiederholungen betrifft. Der Einsatz von Generalklausel (Ziff. 8) hat gegenüber der expliziten Aufzählung zwar gewisse Vorteile, indem er die Subsumtion weiterer Fälle ermöglicht. Generalklauseln können allerdings auch das Gegenteil bewirken. Wenn etwa das Verbot, vermeidbaren Lärm zu erzeugen, durch einige illustrative Beispiele ergänzt wird, so zeigt dies, auf welchem Niveau dieses Verbot ansetzt. Der Rechtsunterworfenen, aber auch die Vollzugsbehörden können damit besser abschätzen, welche vergleichbaren Fälle ebenfalls von der Regel erfasst werden. Wird nichts dergleichen angeführt, öffnet dies Tür und Tor für die „hohe Selbstkompetenzen“, deren sich sämtliche Verkehrsbeteiligten (Fahrzeugführer genauso wie die Polizei!) bekanntermassen rühmen. Andererseits sind wir ganz klar der Auffassung, dass dem Anliegen des Postulates Bieri vom 23. März 2000 in der nun vorliegenden Form zu wenig Rechnung getragen wird, wenn nicht gewisse Regeln gänzlich gestrichen resp. abgeschafft werden. Im Endeffekt bedeutet dies, dass wir weniger (mit Praxisbeispielen untermauerte) Vorschriften einer ausufernden		

2.5 Formale Änderungen: Sind Sie der Auffassung, dass die ausgewählten Prinzipien adäquat umgesetzt werden (vgl. Groberläuterungen, D.1.-9.)?

JA (49)

wovon	Bund: 2	Kantone: 19	Übrige Stellen: 28
TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, AG, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Städteverband, SVSAA, BAV, asa, FREC, VöV, kf, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, KSPD, Kapo BE, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH,			

JA mit Bemerkung (14)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 10
LU	Der Einsatz von Generalklauseln mag vom Grundsatz her absolut Sinn machen, löst aber zusätzlichen Erklärungsbedarf aus. Die Beurteilung von Widerhandlungen wird in den ersten Jahren unweigerlich mehr Beschwerdeverfahren nach sich ziehen.		
GR	Je besser die Übersichtlichkeit und je klarer die Gliederung und die Textstellen strukturiert sind, desto besser können sie umgesetzt werden. Bislang erschwerten die Querverweise das Lesen der verschiedenen Textstellen.		
SG	Sofern die Umsetzung mit dem notwendigen Willen und in angemessener Frist umgesetzt wird.		
SH	Es sollten sämtliche Aspekte (Masse/Gewichte) in der E-StBV aufgeführt und nicht nur einzelne Fahrzeugkategorien. Die vorliegende Ausführung ist nicht konsequent.		
TCS	voir remarque 2.4 ci-dessus.		
ACS	Vgl. vorstehenden Bemerkungen.		
strasse schweiz	Siehe Bemerkungen zu Frage 2.4.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
Kapo GR	Wie GR.		
Kapo SG	Wie SG.		
Kapo TG	Teilweise wurden in der Verordnung Bestimmungen des SVG unnötig wiederholt. Es wird auf die Bemerkungen bei den entsprechenden Artikeln verwiesen.		
Centre Patronal	A priori oui, mais il faudra voir à l'usage.		
tpg	Ch. 7 Nous regrettons l'absence de commentaires, un exemple a le mérite de clarifier une situation.		
IGBF	Bezüglich unserer Vorbehalte, siehe unsere beiliegende Stellungnahme.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:
-------	-------	----------	-----------------

NEIN mit Bemerkung (16)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 14
AR	Teilweise wurden in der Verordnung Bestimmungen des SVG unnötig wiederholt. Es wird auf die Bemerkungen zu den entsprechenden Artikeln verwiesen.		
SH	Es sollten sämtliche Aspekte (Masse/Gewichte) in der E-StBV aufgeführt und nicht nur einzelne Fahrzeugkategorien. Die vorliegende Ausführung ist nicht konsequent.		
ASTAG	Vgl. vorstehenden Bemerkungen.		
Schweiz. Gewer- bever- band	Wie ASTAG.		
bfu	Unsere Bemerkungen beziehen sich primär auf den Einsatz von Generalklauseln. Bereits in der Vorkonsultation haben wir auf einige Punkte hingewiesen, die wir an dieser Stelle wiederholen: - Dass die Möglichkeit, die Symbole auf Signalen seitenverkehrst abzubilden (Art. 6 Abs. 5 E-BSSV), neu nur in einem generellen Sinn geregelt wird, mag zwar gesetzestechnisch		

	eine Vereinfachung sein, verlangt aber vom Anwender mehr Wissen und könnte sich gemäss unserer Einschätzung negativ auf die Rechtssicherheit auswirken. Wir fordern deshalb, dass die geltende Regelung beibehalten wird. - Die Generalklausel, die festlegt, in welcher Farbe Schrift und Symbole auf den unterschiedlichen Gründen dargestellt werden müssen (Art. 8 Abs. 2 E-BSSV), birgt die Gefahr der Verwechslung resp. der falschen Anwendung. Wir möchten deshalb, dass die Farben weiterhin bei den einzelnen Signalkategorien beschrieben werden. - Auch der Nutzen einer Verallgemeinerung der Vorschrift, wonach nicht mehr notwendig erscheinende Signale und Markierungen, namentlich saisonal bedingte Hinweise, Warnungen oder Vorschriften, zu entfernen sind (Art. 4 Abs. 1 E-BSSV), ist unserer Meinung nach fragwürdig. Wir fordern daher, an der bestehenden Regelung festzuhalten. - Die Anzahl der Signale sollte aus Verkehrs- bzw. wahrnehmungspsychologischen Gründen beschränkt sein, da pro Sekunde nur 2, allerhöchstens 3 Signale verarbeitet werden können. Unter Punkt D4 werden Zusatztafeln erwähnt. Diese sollten ebenfalls gezählt werden. - Unter Punkt D9 ist erwähnt, dass fäG je nach Verwendungsart entweder den Fussgängern oder den Velofahrern gleichgestellt sind. Hier wäre eine eindeutige Zuordnung wünschenswert.
SFV	Siehe Erläuterungen unter 2.4
VCS	Die Verschiebungen sollten bei der Anwendung des Kindervelos für Spiel und Sport zu keinen Sinnveränderungen führen.
Pro Velo Schweiz	z.T. ergeben sich u.E. durch Verschiebungen Sinnveränderungen (z.B. Spiel und Sport auf Strassen). Regeln richten sich gem. Kapitelüberschrift an „Fussgänger“; ist also Spiel mit Velos ausgeschlossen? Diese sollen ja gem. anderer Stelle kein fäG darstellen dürfen. → hinten bei Art. 8.3 i.V.m. Art. 2.14
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Stapo Chur	Wie Kapo AR.
Stapo SG	Wie Kapo AR.
Kapo SH	Wie SH.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU bzw. von Pro Velo an.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (4)			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 4
SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, Kapo BS, Stapo Winterthur,			

2.6 Entrümpelung: Sind Sie mit den unter «Veraltete Regeln» vorgeschlagenen Aufhebungen einverstanden (vgl. Groberläuterungen, E.1.)?

JA (51)

wovon	Bund: 2	Kantone: 19	Übrige Stellen: 30
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU, SVSAA, BAV, asa, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, VöV, kf, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo ZG, Kapo ZH,			

JA mit Bemerkung (10)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 9
SH	Grundsätzlich ist die Entrümpelung in gewissen Bereichen sinnvoll. Es stellt sich jedoch die Frage, ob z.B. Art. 48 Abs. 2 VRV, aufgehoben werden sollte. Eine strengere Anwendung, in Sinne des StGB oder OR, scheint unverhältnismässig, zumal das Strassenverkehrsrecht nicht in das StGB/OR, transferiert werden sollte.		
ASTAG	Was die „umfassende“ Pflicht von langsamen Motorfahrzeugen, den schnelleren ausserorts das Überholen zu erleichtern, betrifft (Art. 54 Abs. 4 E-StBV), gehen wir davon aus, dass dies die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit (z.B. 45 km/h) betrifft. Ein Lastenzug etwa, der infolge seines Gewichts in einer Steigung nur verhältnismässig langsam fahren kann, sollte nicht dazu verpflichtet sein, anzuhalten und schnellere Fahrzeuge passieren zu lassen. Dies ist weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll und kann überdies auch der Verkehrssicherheit abträglich sein (z.B. zu kleiner, im Voraus nicht einschätzbarer Ausweichplatz).		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
Stapo Winterthur	Grundsätzlich einverstanden. Hingegen bringt die Konkretisierung beim Abschleppen mit sich, dass nur noch Pannenfahrzeuge abgeschleppt werden dürfen. Fahrzeuge, die sich in Umbau oder Reparatur befinden sind unseres Erachtens keine Pannenfahrzeuge und dürften demnach nicht mehr geschleppt werden.		
Kapo GR	Da diese aus längst vergangener Zeit stammen ist es sinnvoll diese aufzuheben.		
Schweiz. Städteverband	Aus der verbandsinternen Vernehmlassung resultierte grundsätzliches Einverständnis. Kritisch beurteilt wurde die Konkretisierung beim Abschleppen. Diese bringt mit sich, dass nur noch Pannenfahrzeuge abgeschleppt werden dürfen. Fahrzeuge, die sich in Umbau oder Reparatur befinden, sind unseres Erachtens keine Pannenfahrzeuge und dürften demnach nicht mehr geschleppt werden.		
FREC	Il y a certainement encore d'autres règles désuètes à supprimer, notamment OCR 72 et le remorquage de motocycle en général.		
Centre Patronal	Sous réserve d'exhaustivité.		
AGVS	Wie ASTAG.		
tpg	Excepté. Art. 25. al.1 OCR		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (14)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 10
AR	Abstand vor Bahnübergang 100 m belassen. Klare Definition für „langsam fahrende Motorfahrzeuge“.		
BE	Wir vertreten die Auffassung, dass die Aufhebung der Regel in Art. 24 Abs. 1,1. Satz VRV kaum sinnvoll ist. Gerade in Berggebieten bzw. Tälern mit engen Strassen (z.B. Simmental) ist die Regel, wonach schwere Lastwagen 100m vor dem Bahnübergang zu warten haben, sehr sinnvoll und kann z.T. dazu beitragen, gefährliche Überholmanöver zu		

	verhindern. Wir beantragen deshalb Beibehaltung dieser Regel, welche nach wie vor bekannt ist und weitgehend eingehalten wird.
LU	Die Aufhebung von wirklich veralteten Regeln ist nötig und zwingend. Die in den Groberläuterungen aufgeführten Beispiele sind bemerkenswert zahlreich und gut begründet. Einigen Regeln kommt aber (leider) doch noch eine, wenn auch kleine, Bedeutung zu. So z.B. Art. 35 Abs. 2 VRV (Traktorenverbot auf Autobahnen und Autostrassen: Sie schafft klare Verhältnisse und ist jedenfalls klarer als nur die 80 km/h Beschränkung).
SH	Grundsätzlich ist die Entrümpelung in gewissen Bereichen sinnvoll. Es stellt sich jedoch die Frage, ob z.B. Art. 48 Abs. 2 VRV, aufgehoben werden sollte. Eine strengere Anwendung, in Sinne des StGB oder OR, scheint unverhältnismässig, zumal das Strassenverkehrsrecht nicht in das StGB/OR, transferiert werden sollte.
bfu	Grundsätzlich sind wir mit den vorgeschlagenen Aufhebungen einverstanden. <u>Ausgenommen</u> davon sind folgende Punkte, die wir bereits in der Vorkonsultation dargelegt haben: - Die totale Aufhebung der Regelung betreffend Fussgängerkolonnen, insbesondere Art. 49 Abs. 3 VRV, erachten wir als einen Sicherheitsverlust. Wir sind gegen diesen Vorschlag, da grössere Fussgängergruppen vor allem nachts gut erkennbar sein sollten. - Gegen den Verzicht auf die Spezialregelung betreffend Helme für Motorfahrradfahrer haben wir nichts einzuwenden. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist es jedoch bedenklich, die im Helmtragspflicht-Ausnahmekatalog massgebende Geschwindigkeit von 25 km/h auf 30 km/h zu erhöhen (Art. 20 E-StBV; vgl. Sie dazu auch unsere Antwort zu Frage 3.20). Wir lehnen dies deshalb ab und fordern in diesem Zusammenhang generell 25 km/h als massgebende Geschwindigkeit einzuführen. - Aus Sicht der Unfallprävention ist das Velohelmtragen für alle E-Bikes inklusive für Leicht-Motorfahrräder gemäss Art. 18 Bst. a VTS (Tretkraftunterstützung bis 25 km/h «langsame E-Bikes») sinnvoll. Wir fordern jedoch lediglich ein Velohelmobligatorium für die Führer sog. «schneller E-Bikes», d.h. Elektrofahrrädern mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und maximaler Nennleistung bis 0,5 kW. Mit anderen Worten sollten die Fahrer von «schnellen E-Bikes» immer mindestens einen Velohelm, der im Minimum der Norm SN EN 1078 entspricht, tragen. Art. 20 Abs. 2 Bst. e E-StBV ist im hier dargelegten Sinn zu ergänzen. Vergleichen Sie auch unsere Antwort zur Frage 3.20.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Stapo Chur	Wie Kapo AR.
Stapo SG	Wie Kapo AR.
Kapo SH	Wie SH.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
IGBF	Einerseits ist durchaus positiv zu werten, die Signalfut etwas eindämmen zu wollen. Gerade im Geschwindigkeitsbereich sollte unseres Erachtens aus Klarheitsgründen nicht auf das Aufstellen der Signale Tempo 50 generell verzichtet werden. Vielmehr sollte über die generelle Homogenisierung von Geschwindigkeitsanordnungen (siehe unser Beispiel in der beiliegenden Stellungnahme auf der Hauptstrasse Biel – La Neuveville), nachgedacht werden. So könnten viele Signale entfernt werden. Zudem wäre anzustreben, dass die verbleibenden Signale und Markierungen wenigstens korrekt angebracht werden. Trotz etlicher Interventionen unsererseits gibt es, insbesondere in der Stadt und dem Kanton Bern, noch viel zu viele gravierende Falschsignalisationen und –markierungen!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (6)

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 6
VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, SchweizMobil, Schweizer Wanderwege,
Kapo UR,

2.7 Entrümpelung: Sind Sie mit den unter «Fehlender Regelungsbedarf im Strassenverkehrsrecht» vorgeschlagenen Aufhebungen einverstanden (vgl. Groberläuterungen, E.2.)?

JA (42)

wovon	Bund: 2	Kantone: 12	Übrige Stellen: 28
SG, OW, GL, SO, BS, TI, BL, NE, GE, UR, NW, SZ, Stadt Bern, sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, BAV, asa, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, FREC, VöV, tpg, Public Health Schweiz, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, VAE, Stapo ZH, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo TI, Kapo UR,			

JA mit Bemerkung (16)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 12
GR	Da die Weisungsbefugnis der Polizei zusteht, kann auf eine spezifische Umschreibung im Grundsatz verzichtet werden.		
JU	Al 3) La distance de 100 m environ à respecter pour suivre des véhicules prioritaires devrait être maintenue. Al 5) Le fait de garder cette disposition permet à la police d'agir par voie de dénonciation en cas d'abus ayant gêné ou le déroulement d'un constat, voire, en cas d'accident qui serait à mettre sur le compte de curieux.		
SH	Teilweise einverstanden, jedoch soll Art. 54 Abs. 3 VRV weiterhin Gültigkeit haben, dies trotz der allgemeinen Weisungsbefugnisse der Polizei. Dieser Artikel bringt klar und deutlich zum Ausdruck, wie sich Personen auf einer Unfallstelle zu verhalten haben.		
VD	Alinéa 3: la distance de sécurité de 100 mètres pour suivre des véhicules prioritaires devrait être maintenue.		
KSPD	Schaulustige an Unfallstelle: Der Wortlaut von Art. 54 Abs. 3 VRV muss übernommen werden. Generalpräventiver Effekt; es geht im übrigen nicht nur um das Gaffen, sondern um das Parkieren, das sehr behindernd sein kann. Rückgriffsmöglichkeit für den Fall des Fehlens einer Rechtsgrundlage im kantonalen Polizeirecht. Ausserdem auch Rechtsgrundlage für Wegweisung ohne Abmahnung.		
strasse schweiz	Wir sind damit einverstanden – ausser mit der Aufhebung der Bestimmung, wonach die Durchfahrt zwischen Haltestellen-Inseln gestattet ist, sofern keine Strassenbahn sich dort befindet oder herannahet (heute Art. 7 Abs. 4 VRV). Wir beantragen, dass diese Regelung beibehalten wird.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
Kapo GR	Wie GR.		
Kapo SO	VRV Art. 2 Abs. 2 zweiter Satz belassen.		
Kapo ZG	Die Bestimmung gemäss Art. 54 Abs. 3 VRV sollte beibehalten werden. Die Bestimmung wird sicherlich wenig angewendet, es ist aber einfacher, ein abgestelltes Fahrzeug zu büssen, als zuerst den Halter ausfindig zu machen und dann von der Weisungsbefugnis der Polizei Gebrauch zu machen.		
Schweiz. Städte- verband	Aus der verbandsinternen Vernehmlassung resultierte grundsätzliches Einverständnis. Zwei Bestimmungen sind jedoch in den Augen der Teilnehmenden beizubehalten. Der Wortlaut von Art. 54 Abs. 3 VRV ist zu übernehmen. Obwohl der Polizei eine entsprechende Weisungsbefugnis zuteil kommt, ist die Fixierung des Verbotes notwendig. Im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen fehlt der Polizei oft die Zeit, sich um Schaulustige zu bemühen bzw. entstehende Behinderungen können sich fatal auswirken. Es wird befürchtet, dass die Entfernung dieser Verhaltensvorschrift die Zunahme der Schaulustigen und die entsprechende Behinderung der polizeilichen Arbeit zur Folge hat. Zumal namentlich in urbanen Gegenden die – vorsätzliche – Behinderung von Unfallaufnahmen zu einem immer grösseren Problem wird. Der Hinweis auf den Abstand zu einem vortrittsberechtigten Fahrzeug mit Blaulicht (Art. 16 Abs. 2 zweiter Satz VRV) soll bestehen bleiben.		
SP Schweiz	Wir verweisen aber auf die Bemerkung von Pro Velo und die Ablehnung bei Änderung von Art. 8 StBV: Veloschieben auf der rechten Strassenseite soll erlaubt bleiben.		
Centre Patronal	Sous réserve d'exhaustivité.		

AGVS	Wie strasseschweiz.
kf	Wir unterstützen ausdrücklich die Entrümpelung der unnötigen Ortstafeln und die Klärung der Fussgängerregelung.
IGBF	Siehe unsere beiliegende Stellungnahme.

NEIN ()		
wovon	Bund:	Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (24)		
wovon	Bund:	Kantone: 9 Übrige Stellen: 15
AG	Lose Pedalen können in Kurven die Fahrbahn touchieren, was zu gefährlichen Situationen führt. Zudem gibt es noch immer Fahrzeuge mit Rücktrittsbremsen. Achtung keinen rechtsfreien Raum für Leichentransporte schaffen. (Bestimmung von Art. 75 VRV soll beibehalten werden)	
AR	<u>Abstandsvorschriften zu Fahrzeugen bei Dringlichkeitsfahrten</u> Mit der Aufhebung von Art. 16 Abs. VRV sind wir nicht einverstanden. Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 4 Abs. 2 E-StBV vermögen nicht den Anspruch auf grössere Rücksichtnahme und den allenfalls zum Manövrieren beim Ausweichen benötigten Raum genügend zu gewährleisten. Zudem wird allenfalls beim Anhalteort für weitere Rettungsfahrzeuge Raum benötigt. <u>Leichenfahrzeuge</u> Art. 75 VRV belassen oder in anderen Rechtsgebieten zu regeln (VTS), Abnahme durch Strassenverkehrsamt. <u>Schaulustige an Unfallstelle</u> Generalpräventiver Effekt; es geht im Übrigen nicht nur um das „Gaffen“, sondern um das Parkieren, das sehr behindernd sein kann. Rückgriffsmöglichkeit für den Fall des Fehlens einer Rechtsgrundlage im kantonalen Polizeirecht. Ausserdem auch Rechtsgrundlage für Wegweisung ohne Abmahnung.	
BE	Auf den bisherigen Art. 75 Abs. 1 und 2 der VRV sind wir immer dann angewiesen, wenn es darum geht, eine sicher nicht alltägliche Beurteilung eines Leichenwagens vorzunehmen. Unstimmigkeiten mit Kunden sind leider nicht ausgeschlossen und haben dazu geführt, dass sich auch die Kommission Technik der asa schon damit zu befassen hatte (Protokoll 1/2001) und im Kanton Bern sogar ein internes QMS-Dokument erstellt werden musste. Der Grundsatz macht durchaus auch weiterhin Sinn.	
LU	Regeln und Vorgaben die nicht umgesetzt werden können (Beispiel Schaulustige mangels Ressourcen) sind aufzuheben. Das ist richtig. Doch fragen wir uns, wie gehen wir z.B. mit der Regel um, wonach Radfahrer die Pedale nicht loslassen dürfen. Wir denken da an die Kategorie "Fixies" (Fahrräder ohne Freilauf).	
SH	Teilweise einverstanden, jedoch soll Art. 54 Abs. 3 VRV weiterhin Gültigkeit haben, dies trotz der allgemeinen Weisungsbefugnisse der Polizei. Dieser Artikel bringt klar und deutlich zum Ausdruck, wie sich Personen auf einer Unfallstelle zu verhalten haben.	
TG	<u>Abstandsvorschriften zu Fahrzeugen im Dringlichkeitseinsatz</u> Mit der Aufhebung von Art. 16 Abs. 2 VRV sind wir grundsätzlich nicht einverstanden. Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 4 Abs. 2 E-StBV vermögen den Anspruch auf grössere Rücksichtnahme und den allenfalls zum Manövrieren beim Ausweichen benötigten grösseren Raum nicht genügend zu gewährleisten. Zudem wird beim Anhalteort allenfalls Raum für weitere Rettungsfahrzeuge benötigt. <u>Bestimmung über Schaulustige bei Unfallstellen</u> Die Bestimmung über Schaulustige gemäss Art. 54 Abs. 3 VRV ist beizubehalten. Dies hat einen generalpräventiven Effekt. Es geht im Übrigen nicht nur um das „Gaffen“, sondern auch um das Parkieren von Fahrzeugen, was sehr behindernd sein kann. Damit ist eine Rückgriffsmöglichkeit für den Fall des Fehlens einer Rechtsgrundlage im kantonalen Polizeirecht gegeben. Ausserdem stellt diese Norm auch eine Rechtsgrundlage für eine Wegweisung ohne Abmahnung dar.	
VS	al. 3: La distance de 100 m environ à respecter pour suivre des véhicules.prioritaires devrait être maintenue. al. 5: Le fait de garder cette disposition permet à la police d'agir par voie de dénonciation en cas d'abus ayant gêné le déroulement d'un constat, voire en cas d'accident qui serait à mettre sur le compte de curieux.	
ZG	Art. 54 Abs. 3 VRV: Die geltende Anordnung, wonach sich Schaulustige nicht bei Unfallstellen aufhalten und keine Fahrzeuge in der Nähe parkieren dürfen, ist beizubehalten. Nur so ist sichergestellt, dass die Einsatzkräfte der Polizei sich auf ihre Kernaufgaben (Sicherung der Unfallstelle, Tatbestandsaufnahme) konzentrieren können und nicht Personalressourcen durch das Freihalten der Zufahrtswege zu Unfallstellen gebunden sind.	

	Antrag: Art. 54 Abs. 3 VRV ist beizubehalten.
ZH	Die bisherige Regelung von Art. 7 Abs. 1 VRV (Rechtsfahren bzw. Abweichen vom Rechtsfahrgebot, z.B. in Linkskurven) ist beizubehalten. Die vorgeschlagene Regelung ist praxisfremd. Überführung von Art. 7 Abs. 1 VRV in Art. 51 E-StBV.
IKST	Nicht zugestimmt wird der ersatzlose Streichung der Vorschriften, wonach Motorfahrzeuge zum Leichentransport - mit Ausnahme des Transportes von Opfern ab der Unfallstelle – nur verwendet werden dürfen, wenn sie dafür besonders eingerichtet sind und wonach die kantonale Behörde die Verwendung anderer Motorfahrzeuge nur gestatten darf, wenn eine würdige und sanitärsich einwandfreie Durchführung des Transports gewährleistet ist. Es wird beantragt, Art. 75 VRV in die neuen Vorschriften zu integrieren. Die Vorschrift von Art. 54 Abs. 3 VRV, wonach sich Schaulustige nicht bei Unfallstellen aufhalten und keine Fahrzeuge in der Nähe parkieren dürfen, hat nach wie vor ihre Berechtigung. Einer ersatzlosen Streichung kann deshalb nicht zugestimmt werden. Es wird beantragt, die heutige Regelung zu belassen.
Pro Velo Schweiz	Nein bei Art. 8 StBV, Veloschieben muss auch auf der rechten Strassenseite erlaubt bleiben; intensives Bedürfnis! → siehe hinten.
Stapo Winterthur	Der Hinweis auf den Abstand zu einem vortrittsberechtigten Fahrzeug mit Blaulicht soll bestehen bleiben.
Kapo BE	Wie BE.
COCRBT	al 3) La distance de 100 m environ à respecter pour suivre des véhicules prioritaires devrait être maintenue. (LS) al 5) Le fait de garder cette disposition permet à la police d'agir par voie de dénonciation en cas d'abus ayant gêné ou le déroulement d'un constat, voir, en cas d'accident qui serait à mettre sur le compte de curieux. (LS)
Kapo AG	Wie AG.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Stapo Chur	Wie Kapo AR.
Stapo SG	Wie Kapo AR.
Kapo TG	<u>Abstandsvorschriften zu Fahrzeugen im Dringlichkeitseinsatz</u> Mit der Aufhebung von Art. 16 Abs. 2 VRV nicht einverstanden. Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 4 Abs. 2 E-StBV vermögen nicht den Anspruch auf grössere Rücksichtnahme und den allenfalls zum Manövrieren beim Ausweichen benötigten grösseren Raum genügend gewährleisten. Zudem wird allenfalls beim Anhalteort für weitere Rettungsfahrzeuge Raum benötigt. <u>Bestimmung über Schaulustige bei Unfallstellen</u> Generalpräventiver Effekt; es geht im Übrigen nicht nur um das Gaffen, sondern auch um das Parkieren (das sehr hindernd sein kann!); Rückgriffsmöglichkeit für den Fall des Fehlens einer Rechtsgrundlage im kantonalen Polizeirecht; ausserdem auch Rechtsgrundlage für Wegweisung ohne Abmahnung.
Kapo ZH	Wie ZH.
Kapo SH	Wie SH.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
IGBF	Wie Ja mit Bemerkung.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (3)		
wovon	Bund:	Kanton:
VCS, SchweizMobil, Schweizer Wanderwege,		Übrige Stellen: 3

2.8 Entrümpelung: Sind Sie mit den unter «Unnötige Differenzierungen» vorgeschlagenen Aufhebungen einverstanden (vgl. Groberläuterungen, E.3.)?

JA (49)

wovon	Bund: 1	Kantone: 17	Übrige Stellen: 31
SG, OW, GL, SO, TI, JU, BL, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, VD, VS, Stadt Bern, sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, asa, SFV, TCS, ACS, FREC, tpg, kf, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, KSPD, Stapo Winterthur, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG,			

JA mit Bemerkung (11)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 9
BS	Grundsätzlich sind wir mit der Aufhebung der Differenzierung bei Fahrrädern einverstanden. Die absolute Benutzungspflicht des Radweges in Art. 116 Abs. 1 E-StBV ist aus unserer Sicht jedoch differenziert zu betrachten. Vgl. dazu die Bemerkungen unter Art. 116 E-StBV.		
SH	Der Überhang bei Anhängern an Fahrrädern ist nicht mehr definiert, d.h. ab wo gemessen wird.		
bfu	Dass das in Art. 40 Abs. 2 VRV statuierte Verbot der Benutzung von Radwegen durch Fahrräder mit Anhänger aufgehoben wird, ist u.E. in Ordnung. Oft werden im Fahrrad-Anhänger Kinder mitgeführt, welche beim Fahren auf der Strasse bislang unnötig einer grösseren Gefährdung ausgesetzt sind. Nach unserer Einschätzung verständlicher und auch sicherer ist der Vorschlag, dass Fussgänger neu – entsprechend der allseits bekannten Verhaltensregel «Links gehen – Gefahr sehen» – grundsätzlich links auf der Fahrbahn gehen sollen, also selbst dann, wenn sie ein Fahrzeug mitführen (Art. 8 Abs. 1 E-StBV). Wir unterstützen somit auch diesen Vorschlag.		
VCS	Wir begrüssen die Aufhebung des Radwegbenutzungsverbotes durch Fahrräder mit Anhänger. Hinweis: In der Regel ist es bei fehlendem Trottoir sicherer, links zu gehen oder das Velo zu schieben. Je nach Situation kann aber auch rechts gehen sicherer sein, insbesondere um bei kürzeren Strecken gefährliche Querungen zu vermeiden. Die «Sollvorschrift» sollte dementsprechend als Empfehlung im Sinne von «in der Regel ist es sicherer, links zu gehen» und nicht von «links gehen ist immer sicherer» interpretiert werden. Ev. kann man diesem Anliegen mit einer entsprechenden Formulierung gerecht werden.		
strasse schweiz	Mit der ersatzlosen Streichung der heutigen Abs. 6 und 7 von Art. 67 VRV (höhere Achslasten für vor dem 1.10.1997 erstmals zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge) sind wir nicht einverstanden. Gerade im Nahverkehr sind noch zahlreiche solche Fahrzeug im Einsatz, und im Sinne der „Besitzstandswahrung“ dürfen deren Rechte nicht einfach beschnitten werden.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
Kapo BS	Wie BS.		
Centre Patronal	Sous réserve d'exhaustivité.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
VAE	Die geschlechterspezifische Nennung z.B. Fussgänger / Fussgängerinnen oder Fahrzeuginsassen / -insassinnen laufen der Entrümpelung zuwider und erschweren die Lesbarkeit resp. die Verständlichkeit unnötig. Daher ist darauf zu verzichten.		
IGBF	Siehe unsere beiliegende Stellungnahme.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:
-------	-------	----------	-----------------

NEIN mit Bemerkung (20)		
wovon	Bund:	Kantone: 6 Übrige Stellen: 14
AR	Siehe Pkt. 3.28	
BE	Der bisherige Art. 67 Abs. 6 und 7 der VRV darf in keinem Fall ganz weggelassen werden. Im Kanton Bern verkehren noch viele Lastwagen (meistens Kipper), die Gesamtzuggewichte für Ausnahmetransporte gemäss den alten Bestimmungen der BAV eingetragen haben. Die Halter der Fahrzeuge (Bauunternehmungen) ersetzen diese Fahrzeuge bewusst nicht durch neuere, damit sie die unter der BAV geltenden höheren Achslasten behalten und dementsprechend von höheren Gesamtzuggewichten (Adhäsionsgewicht) profitieren können. Es handelt sich nicht um eine Sonderregelung, denn alle Fahrzeuge, die unter der Bau- und Ausrüstungsverordnung (BAV) zugelassen wurden, konnten von diesen damaligen Gewichten profitieren. Eine Weglassung würde bewirken, dass diese Fahrzeuge nun strenger beurteilt würden, was gemäss Art. 222 Abs. 2 der VTS nicht vorgesehen ist.	
SH	Der Überhang bei Anhängern an Fahrrädern ist nicht mehr definiert, d.h. ab wo gemessen wird.	
SZ	Die Benutzungspflicht von Radwegen sollte mit der Gleichstellung aller Fahrräder aufgehoben werden.	
TG	<u>Mitführen von Anhängern an Fahrrädern</u> Bisher war das Mitführen eines Anhängers auf das Betriebsgewicht von 80 kg (Art. 69 Abs. 2 VRV) eingeschränkt. Diese Einschränkung fehlt nun und wirkt sich ungünstig auf die Verkehrssicherheit aus. Gerade im Hinblick auf die vermehrte Verwendung von E-Bikes ist die Einschränkung wichtig, wenn schon mehrachsige Anhänger verwendet werden dürfen.	
ZH	Grundsätzlich befürworten wir die Entrümpelung von alten Bestimmungen. Wir verweisen aber auf die Ausführungen unter Punkt 3.27 zu Art. 27 E-StBV.	
ASTAG	Mit der ersatzlosen Streichung der heutigen Absätze 6 und 7 von Art. 67 VRV (höhere Achslasten für vor dem 1.10.1997 erstmals zum Verkehr zugelassene Fahrzeuge) sind wir nicht einverstanden. Gerade im Nahverkehr sind noch zahlreiche solche Fahrzeug im Einsatz, und im Sinne der „Besitzstandswahrung“ dürfen deren Rechte nicht einfach beschnitten werden. Sollte dennoch im Hinblick auf die wünschenswerte Entrümpelung an der Streichung festgehalten werden, fordern wir eine analoge Regelung auf anderer Stufe (Weisungen etc.), damit sichergestellt ist, dass diese Fahrzeuge weiterhin in der bisherigen Weise verkehren dürfen. Alternativ wäre zu prüfen, ob die höheren Achslasten nicht generell im Rahmen der technischen Vorschriften (VTS) zu stipulieren wären, so dass eine Entrümpelung im Rahmen der Verkehrsregeln möglich resp. gar kein Thema mehr wäre. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die im Rahmen der Umsetzung der Mo. Schmid-Sutter betreffend Achslasten geführten Diskussionen.	
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.	
Kapo BE	Wie BE.	
Kapo AR	Wie AR.	
Kapo AI	Wie Kapo AR.	
Stapo Chur	Wie Kapo AR.	
Stapo SG	Wie Kapo AR.	
Kapo TG	Wie TG.	
Kapo ZH	Wie ZH.	
Kapo SH	Wie SH.	
Schweiz Mobil	Wenn mehrspurige Fahrräder und Fahrräder mit Anhängern Radwege zwingend benutzen sollen, ist darauf zu achten, dass sie dies ohne Einschränkungen tun können. Das bedeutet, dass sie nicht durch bauliche Einschränkungen behindert werden dürfen.	
AGVS	Wie ASTAG.	
motosuisse	Nein bei Art. 8 StBV, das Schieben von Motorfahrrädern und nötigenfalls auch von Motorrädern und Rollern muss auch auf der rechten Strassenseite erlaubt bleiben.	
IGBF	Wie Ja mit Bemerkung.	

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (5)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 4
Pro Velo Schweiz, velosuisse, Schweizer Wanderwege, VöV, BAV,		

2.9 Entrümpelung: Sind Sie mit den vorgeschlagenen modifizierten Aufstellungsvorschriften und Anordnungsbedingungen einverstanden (vgl. Groberläuterungen, E.4.1.)?

JA (56)

wovon	Bund: 2	Kantone: 21	Übrige Stellen: 33
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, BAV, asa, ASTAG, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, Centre Patronal, VöV, tpg, kf, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Stapo Winterthur, COCRBT, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH,			

JA mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 4
GR	Für verkehrslenkende Bedürfnisse sollten Ausnahmen bewilligt werden können.		
SH	Wenn keine definierte Häufigkeit (Zeitintervall) angegeben ist, so wird dieser Artikel gegenstandslos, da kein Anreiz zur Kontrolle.		
TCS	MAIS: la mise en place de marques routières qui ont un caractère de prescription doit également faire l'objet d'une décision et d'une publication. Voir remarques 4.77 OSRO-P. Au surplus, les mesures proposées sont très positives et acceptées.		
Kapo BE	Beim Wegfall der Signalisationsvorschrift ist eine Bewirtschaftung/Kontrolle bei schneebedeckten Fahrbahnen nicht mehr möglich.		
Kapo GR	Im Grundsatz ja, für verkehrslenkende Bedürfnisse müssen Ausnahmen bewilligt werden können. Es gilt zu beachten, dass zu viele Signale die Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer negativ beeinflussen.		
IGBF	Siehe unsere beiliegende Stellungnahme.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (19)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 17
AR	Art. 5 muss so überarbeitet werden, dass er für alle verständlich und umsetzbar ist (Wegweiser im Kreisverkehr). In Blickrichtung dürfen nur 3 – 4 Signale angebracht werden (siehe Art. 5 E-BSSV).		
SH	Wenn keine definierte Häufigkeit (Zeitintervall) angegeben ist, so wird dieser Artikel gegenstandslos, da kein Anreiz zur Kontrolle.		
Stadt Bern	In Bezug auf die Anzahl Signale, welche an einem Standort zulässig sind, sollen Wegweiser und Zusatztafeln je als eigenständige Einheit gelten. Diese Regelung lehnt die Stadt Bern aus Kostengründen ab. Die Umsetzung dieser Massnahme hätte Anpassungen an rund 800 Standorten zur Folge und würde der Stadt Bern Kosten von ca. 1,2 Mio. Franken verursachen. Zudem sind Lichtsignalanlage oder Lichtsignalgeber separat zu betrachten und gehören nicht in diese Aufzählung. Ferner stellt sich die Frage, ob Lichtsignalgeber für Fahrradampeln den normalen Signalgebern gleichgestellt würden.		
bfu	Generell finden wir einen Abbau des unnötigen Schilderwaldes sinnvoll. Auch im Rahmen unserer Beratungstätigkeit weisen wir immer wieder auf diesen Aspekt hin. Klare Anweisungen für die anordnende Behörde dürfen jedoch nicht fehlen, da nur so eine einheitliche Praxis gefördert und sichergestellt werden kann. Wie wir zum Teil schon in der Vorkonsultation dargelegt haben, sind wir <u>insbesondere mit folgenden Vorschlägen jedoch nicht einverstanden:</u> - Die beabsichtigte Erhöhung der möglichen Anzahl Signale pro Pfosten von 2, höchstens 3 auf 4 läuft den wahrnehmungspsychologischen Erkenntnissen zuwider. Wir fordern deshalb, die Höchstzahl bei maximal 2 (in Ausnahmefällen 3) zu belassen anstatt auf 4 zu erhöhen. - Problematisch finden wir, dass der Grundsatz, wonach eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung bei Verzweigungen dem Führer von vortrittsberechtigten Nebenstrassen ausserorts angezeigt werden muss, fallen gelassen werden soll. Im Prinzip sollten am gleichen Strassenzug gleiche Regelungen gelten und Ausnahmen nur dort zulässig sein, wo		

	aus Sichtgründen ein Anhalten nötig ist. Wenn primär die Ausnahmen von Grundregeln signalisiert werden, kann die Anzahl Signale reduziert und deren verhaltenssteuernde Wirkung damit erhöht werden. Art. 109 Abs. 5 SSV stellt aber genau den umgekehrten Fall dar. Danach soll auf Strassen mit Verzweigungen ohne Vortritt, auf welche anschliessend eine Verzweigung mit Rechtsvortritt folgt, das Signal 3.06 aufgestellt werden. Art. 109 Abs. 5 SSV sollte beibehalten werden, da sonst der Rechtsvortritt kaum gewährt wird. - Der Grundsatz, dass eine Anordnung nur an einer einzigen Stelle zu signalisieren ist, läuft den wahrnehmungs- und verkehrspsychologischen Erkenntnissen zuwider. Nur ein geringer Teil der Signale wird wahrgenommen und erinnert (üblicherweise 25 bis 30%). Dies geschieht differenziert nach Wichtigkeit für den Lenker. Signale werden oftmals zugunsten einer aktuellen Verkehrssituation übersehen. Unter diesem Aspekt verbessert eine wiederholte Anordnung in ausgewiesenen Sonderfällen die Chancen auf ihre Wahrnehmung und Beachtung. - Die Tatsache, dass 2 Wegweiser als ein Signal definiert werden, muss als Schelmenstreich gewertet werden.
KSPD	Art. 5 muss so überarbeitet werden, dass er für alle verständlich und umsetzbar ist (Wegweiser im Kreisverkehr). In der Blickrichtung dürfen nur 3 – 4 Signale angebracht werden (siehe Art. 5 E-BSSV). Markierungen können zum Beispiel durch Schnee verdeckt werden. Aus diesem Grunde ist es sinnvoll, Parkierungsflächen weiterhin zusätzlich zu signalisieren.
VCS	Der Grundsatz, eine Anordnung nur an einer Stelle zu signalisieren, scheint uns zu absolut zu sein. Die beste Lösung muss sich nach den Wahrnehmungsmöglichkeiten der Fahrzeuglenker richten und nicht umgekehrt. Wenn situativ begründbar, sollten für die Verkehrssicherheit relevante Verkehrssignale auch wiederholt werden dürfen.
Stapo ZH	Betreffend Anzahl Signale bzw. Verkehrsanordnungen an einem Pfosten insbesondere im Zusammenhang mit der Thematik signalergänzender Angaben! Siehe hierzu die Stellungnahme unter 4.19 betr. Zonentafeln!
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Stapo Chur	Wie Kapo AR.
Stapo SG	Wie Kapo AR.
Kapo SH	Wie SH.
Schweiz. Städteverband	Zwei Vorhaben werden abgelehnt. Markierungen können z.B. durch Schnee verdeckt werden. Aus diesem Grunde wird es als sinnvoll erachtet, Parkierungsflächen weiterhin zusätzlich zu signalisieren. Falls Signale stehen, wo ist geregelt, dass diese den Markierungen vorgehen (Situation bei der zeitlich begrenzten Aufhebung von Parkfeldern durch zeitlich begrenzte Halteverbote, z.B. für Veranstaltungen)? In Bezug auf die Anzahl Signale, welche an einem Standort zulässig sind, sollen Wegweiser und Zusatztafeln je als eigenständige Einheit gelten. Diese Regelung wird von einzelnen Städten aus finanziellen Gründen abgelehnt. Die Umsetzung dieser Massnahme hätte etwa in der Stadt Bern Anpassungen an rund 800 Standorten zur Folge und würde Kosten von ca. 1,2 Mio. Franken verursachen. Zudem sind Lichtsignalanlagen oder Lichtsignalgeber separat zu betrachten und gehören nicht in diese Aufzählung. Ferner stellt sich die Frage, ob Lichtsignalgeber für Fahrradampeln den normalen Signalgebern gleichgestellt würden. Weiter stellt sich auch die Frage nach dem korrekten Umgang mit Zonentafeln (vgl. Stellungnahme unter 4.19).
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU sowie des VCS an.
Schweiz Mobil	Die Ausnahmeregelung für die Wegweisung für den Langsamverkehr ist entscheidend für eine Wegweisung, die möglichst ohne neue Signalstandorte auskommen will. Antrag: Die Ausnahmeregelung sollte generell gelten und nicht nur Standorte betreffen, die ausschliesslich Wegweiser enthalten.
Schweizer Wanderwege	Wir gehen davon aus, dass auch mit den Regelungen gemäss Art. 5 E-BSSV das Anbringen von Wegweisern nach Artikel 141 E-StBV an Pfosten mit Signalen weiterhin möglich ist. Wanderwege verlaufen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes. Insbesondere Zubringer zum öffentlichen Verkehr verlaufen aber häufig bis in die Siedlungen hinein. Auch im Siedlungsgebiet ist eine korrekte Wegweisung des Wanderwegenetzes sehr wichtig und gleichzeitig anspruchsvoll. Die Bündelung mit der Strassensignalisation ermöglicht häufig gute Lösungen.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
Mobil-tant.org	-Nous estimons qu'il n'est pas opportun de restreindre la mise en place des signaux «danger» (notamment chutes de pierres et tournants), car ils sont préventifs et aident à la sécurité routière pour tous les usagers.
IGBF	Wie Ja mit Bemerkung.

--	--

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (2)		
wovon	Bund:	Kantone:
Pro Velo Schweiz, velosuisse,		Übrige Stellen: 2

2.10 Entrümpelung: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen zwecks optimierter Beachtung der Aufstellungs- und Anordnungsbedingungen einverstanden (vgl. Groberläuterungen, E.4.2.)?

JA (51)

wovon	Bund: 1	Kantone: 17	Übrige Stellen: 33
SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, AG, ZG, NE, GE, UR, SZ, VS, sva FR, vif LU, SP Schweiz, SVSAA, asa, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, VöV, tpg, kf, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Schweizer Wanderwege, Mobilitant.org, VAE, KSPD, Stapo Winterthur, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BL, Kapo BS, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH,			

JA mit Bemerkung (17)

wovon	Bund: 1	Kantone: 4	Übrige Stellen: 12
BE	Die neu geschaffene Möglichkeit von Art. 77 Abs. 5 E-BSSV (Anrecht auf eine behördliche Verfügung) kann unter Umständen zu einer nicht zu unterschätzenden Zahl von Bürgerangaben und einem massiven, nicht zu rechtfertigenden Verwaltungsaufwand führen, zumal auch <i>fehlende</i> Markierungen/Signale gerügt werden können (Art. 78 E-BSSV). Wir sind der Auffassung, dass die Rechtsverfahren möglichst einzuschränken sind.		
LU	Behörden erhalten durch die klare Regelung Unterstützung.		
NW	Grundsätzlich ja. Wir sind jedoch dagegen, dass Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, gegen unzulässige Signale und Markierungen vorgehen zu können. Wir gehen davon aus, dass die Behörde - wie bis anhin - fähig ist, die Signale gemäss Gesetzgebung verfügen und anbringen wird. Es kommt noch dazu, dass Markierungen lediglich verfügt werden können und nicht veröffentlicht werden müssen. Deshalb ist im Art. 77 der Absatz 5 BSSV ersatzlos zu streichen.		
TG	Die Erfahrung zeigt, dass Bürgerinnen und Bürger in ihrer Wohnumgebung eher mehr als weniger Signale wünschen. Daher dürfte die Absicht, den Bürgerinnen und Bürgern mehr Instrumente zur Verfügung zu stellen, um gegen unzulässige Signale und Markierungen vorgehen zu können, kaum Wirkung in die gewünschte Richtung entfalten.		
ASTAG	Mit diesen Massnahmen können wir uns sehr einverstanden erklären. Es ist dies u. E. ein Paradebeispiel, wie der Verkehrsablauf durch einen sinnvollen Abbau der Regeln und Vorschriften rasch und unbürokratisch vereinfacht werden könnte! Insbesondere bei Ausnahmetransporten (Überlänge, -gewicht, -höhe, -breite) zeigt sich immer wieder, wie der unnötige Schilderwald ein Durchkommen verhindert, selbst auf Versorgungsrouten. In solchen Fällen kann jeweils nur eine Begleitequipe, welche die Schilder vor der Durchfahrt des Transports demontiert und anschliessend wiederum anbringt, Abhilfe schaffen, was naturgemäss mit hohem Aufwand verbunden ist.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
bfu	Den Hinweis in den Groberläuterungen (E.4.2.), dass örtliche Verkehrsanordnungen periodisch, insbesondere bei veränderten Voraussetzungen, zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen sind, erachten wir als gut. Die Häufigkeit der Prüfungen soll dabei im Ermessen der Behörden liegen (Art. 4 Abs. 1 E-BSSV); die kommende Norm Road Safety Inspection wird für diese Frage Regelungen enthalten und damit massgebende Richtschnur für die Behörden sein.		
TCS	MAIS: Le suivi subséquent des mesures en cas d'aménagement de zones doit être mieux réglementé et doit pouvoir faire l'objet d'interpellations et de recours de la part des citoyens. De manière générale, un "intérêt digne de protection" doit suffire pour fonder la légitimité à intervenir en procédure: l'exigence d'un intérêt <i>particulièrement</i> digne de protection est excessive. Elle risque de rendre illusoires les nouvelles mesures proposées par le projet. Or, la signalisation routière doit être claire, établie conformément à la législation, et tout usager susceptible d'y être confronté doit pouvoir s'attendre à ce qu'elle soit conforme. Il doit également pouvoir, si nécessaire, la contester. Voir sur ces deux points les remarques et propositions de modifications de l'OSRO-P sous		

	4.40, 4.77 c) et d), 4.78. Au surplus, les mesures sont très positives et acceptées.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo NW	Wie NW.
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.
Kapo TG	Wie TG.
Schweiz Mobil	Auch SchweizMobil verfolgt das Ziel, nicht unnötig Wegweiser zu stellen. Jedoch ist es unser oberstes Ziel, dass die Gäste den Verlauf der LV-Routen ohne Ratespiel und rechtzeitig erkennen können. Dies ist insbesondere in den Bereichen Velo, Mountainbike und FäG von zentraler Bedeutung, da nur eine klare Signalisation auch ein sicheres und regelkonformes Verhalten im Verkehr erlaubt. Es sollte deshalb sichergestellt werden, dass Wegweisungen von nationalen LV-Netzen nicht durch örtliche Aktivitäten zur Reduktion des «Schilderwaldes» unterbrochen werden, beziehungsweise dass durch solche Aktivitäten (z.B. zwischen den Gemeinden) stark wechselnde Qualitäten in der LV-Signalisation entstehen.
Centre Patronal	Bon point.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
BAV	Wir gehen davon aus, dass Hinweispfeile als Einheit zum zugehörigen Signal zu betrachten sind.
IGBF	Siehe unsere beiliegende Stellungnahme.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (11)			
wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 8
AR	Einladung für unnötige Rechtsstreitigkeiten. Faktisch heisst das, dass jedes Signal aufgelegt werden muss.		
GR	Die vorgesehene periodische Überprüfung und die Möglichkeit, bei Signalen und Markierungen, welche nicht verfügt und veröffentlicht wurden, im Nachhinein eine anfechtbare Verfügung zu verlangen, werden zu einem vermehrten Verwaltungsaufwand führen, welcher personelle Ressourcen voraussetzt.		
VD	La possibilité de requête existe déjà actuellement (art 106); il n'y a pas d'intérêt à ouvrir plus largement la possibilité de requête dans un domaine aussi spécialisé.		
Stadt Bern	Es ist nicht nachzuvollziehen, dass neu alle Bodenmarkierungen, vor allem neu auch solche für den fließenden Verkehr, verfügt werden sollen. Mit dieser Bestimmung müssten laufend Verfügungen erlassen werden. Beispielsweise müssten selbst bei kleinen Markierungsanpassungen verfügte Massnahmen aufgehoben und neu verfügt werden. Eine Aufblähung des juristischen Apparats wäre die Folge. An dieser Stelle macht die Stadt Bern auf eine Differenz zwischen der Gesetzgebung des Bundes und jener des Kantons Bern aufmerksam: Die Stadt Bern plädiert dafür, das Lichtraumprofil im seitlichen Abstand innerorts nach wie vor auf 30 cm zu belassen. Der Kanton Bern hat hier in der kantonalen Strassenverordnung eine Verschärfung auf 50 cm festgeschrieben.		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Stapo Chur	Wie Kapo AR.		
Stapo SG	Wie Kapo AR.		
Kapo GR	Überprüfung und Umsetzung dürfte aufgrund von personellen Ressourcen problematisch werden. Absatz 3: Welche Amtsstelle ist für die Bearbeitung für die anfechtbaren Verfügungen zuständig?		
Schweiz Mobil	Auch SchweizMobil verfolgt das Ziel, nicht unnötig Wegweiser zu stellen. Jedoch ist es unser oberstes Ziel, dass die Gäste den Verlauf der LV-Routen ohne Ratespiel und rechtzeitig erkennen können. Dies ist insbesondere in den Bereichen Velo, Mountainbike und FäG von zentraler Bedeutung, da nur eine klare Signalisation auch ein sicheres und		

	regelkonformes Verhalten im Verkehr erlaubt. Es sollte deshalb sichergestellt werden, dass Wegweisungen von nationalen LV-Netzen nicht durch örtliche Aktivitäten zur Reduktion des «Schilderwaldes» unterbrochen werden, beziehungsweise dass durch solche Aktivitäten (z.B. zwischen den Gemeinden) stark wechselnde Qualitäten in der LV-Signalisation entstehen.
IGBF	Wie Ja mit Bemerkung.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (5)			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 5
Schweiz. Städteverband (Bemerkung: Die Massnahmen zwecks optimierter Betrachtung der Aufstellungs- und Anordnungsbedingungen wurden in der internen Vernehmlassung kontrovers beurteilt. Zum Teil wurde argumentiert, es sei nicht nachzuvollziehen, dass neu alle Bodenmarkierungen, vor allem neu auch solche für den fliessenden Verkehr, verfügt werden sollen. Mit dieser Bestimmung müssten laufend Verfügungen erlassen werden. Beispielsweise müssten selbst bei kleinen Markierungsanpassungen verfügte Massnahmen aufgehoben und neu verfügt werden. Eine Aufblähung des juristischen Apparats wäre die Folge. Die Stadt Bern macht an dieser Stelle auf eine Differenz zwischen der Gesetzgebung des Bundes und jener des Kantons Bern aufmerksam: Die Stadt Bern plädiert dafür, das Lichtraumprofil im seitlichen Abstand innerorts nach wie vor auf 30 cm zu belassen. Der Kanton Bern hat hier in der kantonalen Strassenverordnung eine Verschärfung auf 50 cm festgeschrieben.), VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Kapo AG,			

2.11 Entrümpelung: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Aufhebungen von Signalen einverstanden (vgl. Groberläuterungen, E.4.3.)?

JA (42)

wovon Bund: 1 Kantone: 11 Übrige Stellen: 30

TG, OW, GL, BE, BL, LU, GE, UR, NW, AR, SZ,
Stadt Bern,
sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU,
Schweiz. Städteverband,
SVSAA,
asa, SFV, ACS, FREC, SVLT, BUL, SIK, VAE,
KSPD, Stapo Winterthur, Kapo BE, Stapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH,

JA mit Bemerkung (23)

wovon Bund: 1 Kantone: 5 Übrige Stellen: 17

BS	Das „Einfache Andreaskreuz“ ist bei Aufhebung des „Doppelten Andreaskreuzes“ künftig lediglich mit „Andreaskreuz“ zu benennen.
GR	Gefahrensignal "Fussgängerstreifen": Eine Aufhebung für Neuanlagen ist zu befürworten; für bestehende Übergänge soll ein Gefahrensignal beibehalten werden können. Es sind noch "nicht rechtzeitig erkennbare Fussgängerstreifen" vorhanden, welche nur mit hohen Kosten verbessert werden könnten.
JU	Laisser un délai transitoire suffisant à l'autorité compétente (minimum 5 ans).
NE	Prière d'offrir un délai transitoire suffisant pour le remplacement de la signalisation, sachant que les signaux doivent être de qualité RR à fin 2012 et que les signaux de cette qualité sont garantis par les fournisseurs pendant 13 ans (1-7 ans = 80% valeur neuve ; 8-13 ans = 70% de la valeur neuve). Par contre, un délai transitoire devrait être limité à 2 ans pour le 50 km/h - entrée / sortie de localité pour offrir une homogénéité de la signalisation.
SH	Weshalb wird am Signal „Standort eines Fussgängerstreifens“ (G.01) festgehalten, wenn nicht rechtzeitig erkennbare Fussgängerstreifen so oder so nicht toleriert werden. Es sollten eher Vorschriften, bzw. Normen betreffend der Beleuchtung von Fussgängerstreifen gemacht, bzw. die vorhandenen Empfehlungen der bfu, umgesetzt werden. Signal 1.29, Seitenwind ist nicht mehr aufgeführt, jedoch in der Vernehmlassung nicht beschrieben. Die beabsichtigte Aufhebung der Signale erfolgt auf die vorgeschlagene Art und Weise nicht in letzter Konsequenz. Es können noch weitere Signale aufgehoben werden.
ASTAG	Zum Vorschriftssignal „Mindestgeschwindigkeit“: Wir sind dagegen, dass auf Autobahnen mit drei Fahrstreifen der linke Streifen nur noch von Fahrzeugen, die eine Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h erreichen, befahren werden dürfen, denn damit werden Gesellschaftswagen von der Nutzung dieses Fahrstreifens ausgeschlossen. Einer Erhöhung des Verkehrsflusses ist damit eindeutig nicht gedient! Zur Zusatztafel „Fahrbahnbreite“: Wie bereits in der Vorkonsultation erwähnt, vertreten wir hier die Ansicht, dass der Güterverkehr (insbesondere auch Ausnahmetransporte) von der genauen Angabe der maximalen Breite profitieren kann. Die Zusatztafel sollte deshalb nicht generell aufgehoben, sondern für spezifische Fälle beibehalten werden.
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.
bfu	Mit der Abschaffung des Signals «Fussgängerstreifen» (1.22) sind wir im Grundsatz einverstanden. Allerdings muss darauf geachtet werden, dass es tatsächlich keine Fussgängerstreifen mehr gibt, die nicht rechtzeitig erkennbar sind. Daher sollte das Entfernen des Signals unbedingt mit einer Überprüfung der rechtzeitigen Erkennbarkeit des Fussgängerstreifens verknüpft werden. Falls diese nicht gegeben ist, muss der Fussgängerstreifen entfernt werden und eine Ersatzmassnahme gesucht werden. Als grundsätzlich richtig erachten wir die Abschaffung der Endetafel «Route für Fahrräder, Mountainbikes oder fäG». Ist hingegen eine Veloroute für gewisse fäG nicht durchgehend sicher befahrbar (z.B. Strecken, die sich wegen ihres Belags nicht für das Befahren mit Inline Skates eignen), sollte dies signalisiert werden. Zweifelsfrei hat das Signal «Radio-Verkehrsinformation» infolge des technischen Fort-

	schritts einen Grossteil seiner Funktion eingebüsst. Eine vertiefte Abklärung ist jedoch zu begrüssen, da ein eingeschränkter Einsatzbereich unter Umständen sinnvoller ist als die gänzliche Abschaffung des Signals. Wir unterstützen die Absicht, in den neuen Verordnungsentwürfen auf das Signal «Gottesdienst» zu verzichten. Derartige Signale (resp. künftig Ankündigungen) sind jedoch relativ häufig zu sehen. Deshalb und angesichts des Ziels, den unnötigen Schilderwald abzubauen, empfehlen wir, die Signale «Gottesdienst» ganz zu entfernen. Ankündigungen wären auch anderweitig möglich und es wäre sinnvoller, sie nicht unbedingt an Durchgangsstrassen anzubringen.
TCS	MAIS: - signal de danger "passage pour piétons". Le TCS approuve en principe sa suppression, car des passages piétons dangereux doivent être assainis ou supprimés. On suggère toutefois de prévoir ici une période transitoire, pour permettre aux autorités de faire le nécessaire. - la plaque complémentaire "Largeur de la chaussée" nous paraît conserver son utilité, notamment pour le trafic poids lourds. Au surplus, les modifications sont acceptées.
strasse schweiz	Zur Zusatztafel „Fahrbahnbreite“: Der Güterverkehr (insbesondere auch Ausnahmetransporte) können von der genauen Angabe der maximalen Breite profitieren. Die Zusatztafel sollte deshalb nicht generell aufgehoben, sondern für spezifische Fälle beibehalten werden.
FMS	Wie strasseschweiz.
Kapo BS	Wie BS.
Kapo GR	Fussgängerstreifen: Grundsätzlich für Neuanlagen ja, für bestehende Übergänge soll ein Gefahrensignal beibehalten werden (Kuppe).
Kapo SG	Steht im Widerspruch zum ursprünglich angestrebten Ziel. Der Abbau des Schilderwaldes ist konsequenter durchzusetzen und hat auf Ebene Rechtssetzung zu erfolgen.
SP Schweiz	Wir verweisen auf die Ausführungen der BfU.
Schweiz Mobil	Wir sind mit der Aufhebung der Endtafel «Route für Fahrräder, Mountainbikes oder fäG» einverstanden.
Centre Patronal	Un peu superflu, mais pas inacceptable.
VöV	Wegfall doppeltes Andreaskreuz ist nicht von Bedeutung. Wegfall Distanzbaken ist nicht von Bedeutung. Ggf. müsste bei BUe nach unübersichtlichen Kurven die Gefahrensignale speziell angeordnet werden. (z.B. Wiederholtsignal bzw. Abweichung der Solldistanz)
AGVS	Wie ASTAG.
tpg	Excepté art. 10, al.3 OSR
Public Health Schweiz	Wie bfu.
kf	Allerdings sind wir nur teilweise einverstanden, der Hinweis auf gefährliche Fussgängerübergänge muss beibehalten werden.
BAV	Wegfall doppeltes Andreaskreuz ist nicht von Bedeutung. Wegfall Distanzbaken ist nicht von Bedeutung. Die Möglichkeit zu abweichenden Distanzangaben bleibt ja erhalten.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (19)			
wovon	Bund:	Kantone: 9	Übrige Stellen: 10
AG	zusätzlich ist auch das Signal A22 wegzulassen Das Signal " Verhaltenshinweis «Wasserschutzgebiet» (Art. 46 Abs. 4 SSV):" ist zu belassen. In einem trotzdem eintretenden Schadenfall sind die Beteiligten vorgewarnt und notwendige Interventionen können mit der entsprechenden Dringlichkeit in Angriff genommen werden.		
SG	Der Abbau wird grundsätzlich unterstützt. Das Signal «Wasserschutzgebiet» (4.10) gemäss Art. 46 Abs. 4 SSV ist beizubehalten. Auf Strassen muss stets mit Unfällen gerechnet werden, bei denen Treibstoff oder andere		

	wassergefährdende Transportgüter ausfliessen, ins Erdreich versickern und somit auch ins Grundwasser gelangen können. Die Fahrzeugführer und -führerinnen müssen auf Strassen im Grundwasserschutzgebiet erhöhte Vorsicht walten lassen und bei einem Unfall insbesondere schnell reagieren. Die betroffene Trinkwasserversorgung muss unverzüglich benachrichtigt werden. Einige Strassenabschnitte verlaufen in unmittelbarer Nähe von Trinkwasserfassungen. Die erhöhte Sorgfalt kann nur wahrgenommen werden, wenn diese mit dem Hinweisschild «Wasserschutzgebiet» signalisiert sind. Das Signal kann bei einem Unfall auch die Einsatzkräfte wie Polizei oder Feuerwehr darauf aufmerksam machen, die betroffene Trinkwasserversorgung unverzüglich zu benachrichtigen oder den Schadendienst der Umweltbehörde beizuziehen. Auch verwaltungswirtschaftliche Gründe sprechen für eine Beibehaltung: Bei einer Aufhebung des Signals müssten mittelfristig mehrere hundert Schutzzonenreglemente angepasst werden.
SH	Weshalb wird am Signal „Standort eines Fussgängerstreifens“ (G.01) festgehalten, wenn nicht rechtzeitig erkennbare Fussgängerstreifen so oder so nicht toleriert werden. Es sollten eher Vorschriften, bzw. Normen betreffend der Beleuchtung von Fussgängerstreifen gemacht, bzw. die vorhandenen Empfehlungen der bfu, umgesetzt werden. Signal 1.29, Seitenwind ist nicht mehr aufgeführt, jedoch in der Vernehmlassung nicht beschrieben. Die beabsichtigte Aufhebung der Signale erfolgt auf die vorgeschlagene Art und Weise nicht in letzter Konsequenz. Es können noch weitere Signale aufgehoben werden.
SO	Wegweisungssignal „Hinweis auf Polizeistützpunkt“ belassen.
TI	Riteniamo che il segnale 4.45 vada mantenuto. E' vero che viene usato raramente, ma in caso di bisogno con lo stralcio non si disporrebbe più di una segnaletica specifica.
VD	Le signal "Vitesse minimale" reste utile hors des autoroutes; le maintenir pour divers véhicules lents.
VS	Laisser un délai transitoire suffisant à l'autorité compétente (minimum 5 ans). Supprimer le signal Croix de St-André. Le signal 2.31 devrait être conservé.
ZG	Gefahrensignal "Fussgängerstreifen"; Wie die Praxis zeigt, bestehen trotz der geltenden Grundsätze immer noch Fussgängerstreifen, die nicht rechtzeitig erkennbar sind. Das Gefahrensignal "Fussgängerstreifen" kann deshalb erst aufgehoben werden, wenn sämtliche nicht rechtzeitig erkennbaren Fussgängerstreifen saniert oder aufgehoben sind. Antrag: Das Gefahrensignal "Fussgängerstreifen" ist beizubehalten, bis alle nicht rechtzeitig erkennbaren, bestehenden Fussgängerstreifen saniert oder aufgehoben sind.
ZH	Wir beantragen das Signal "Wasserschutzgebiet" (Art. 46 Abs. 4 SSV) beizubehalten. Das Signal "Wasserschutzgebiet" ist nicht nur für Fahrzeugführerinnen und -führer mit gefährlichen Gütern, sondern auch für PW-Lenkerinnen und -Lenker ohne Zusatzausbildung, die in einem Wasserschutzgebiet einen Unfall oder eine Panne erleiden, ein wichtiger Hinweis für besonders vorsichtiges Verhalten.
ASTAG	Zum Vorschriftssignal „Mindestgeschwindigkeit“: Wir sind dagegen, dass auf Autobahnen mit drei Fahrstreifen der linke Streifen nur noch von Fahrzeugen, die eine Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h erreichen, befahren werden dürfen, denn damit werden Gesellschaftswagen von der Nutzung dieses Fahrstreifens ausgeschlossen. Einer Erhöhung des Verkehrsflusses ist damit eindeutig nicht gedient! Zur Zusatztafel „Fahrbahnbreite“: Wie bereits in der Vorkonsultation erwähnt, vertreten wir hier die Ansicht, dass der Güterverkehr (insbesondere auch Ausnahmetransporte) von der genauen Angabe der maximalen Breite profitieren kann. Die Zusatztafel sollte deshalb nicht generell aufgehoben, sondern für spezifische Fälle beibehalten werden.
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.
VCS	Nicht einverstanden sind wir mit dem Vorgehen zur Abschaffung des Signals «Fussgängerstreifen». Das richtige Vorgehen würde unserer Ansicht darin bestehen, dass man das Problem bei der Wurzel und nicht beim Schild angeht. 1. Fussgängerstreifen, die nicht rechtzeitig erkennbar sind, überprüfen. Massnahmen für die rechtzeitige Wahrnehmung realisieren (z.B. Temporeduktion) oder Ersatzstandort realisieren. 2. Signal «Fussgängerstreifen» kann entfernt werden.
COCRBT	Laisser un délai transitoire suffisant à l'autorité compétente (minimum 5 ans) (LS-NE) Supprimer le signal Croix de St-André (VD)
Kapo SH	Wie SH.
Schweizer Wanderwege	Wanderwege kreuzen häufig Überlandstrassen ausserorts. Daraus entstehen potentielle Gefahrensituationen für die Wanderer, insbesondere für Familien mit Kindern. Aufgrund der kleinen Anzahl Wanderer wird im Normalfall die Realisierung einer Lichtsignalanlage als unverhältnismässig betrachtet. Mit Verzicht auf das Gefahrensignal «Fussgängerstreifen» (Art. 11 Abs. 1 SSV) wird aber eine wichtige Möglichkeit, diese Gefahrenstellen zu sichern, abgeschafft. Wir ersuchen Sie, diese Situation zu prüfen und eine adäquate Lösung zum Schutz der Wandernden bei Querungstellen von Wanderwegen auszuarbeiten.
AGVS	Wie Ja mit Bemerkung.
Mobili-	-La suppression du signal de danger «Passage pour piétons» n'est pas souhaitée. Il est

2.12 Entrümpelung: Sind Sie mit der vorgeschlagenen neuen Bedeutung der Ortschaftstafel einverstanden (vgl. Groberläuterungen, E.4.4.)?

JA (36)

wovon	Bund: 1	Kantone: 11	Übrige Stellen: 24
OW, GL, SO, BS, JU, BL, ZG, NE, GE, UR, VS, sva FR, SVSAA, asa, FREC, tpg, kf, SVLT, BUL, SIK, VAE, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BS, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG,			

JA mit Bemerkung (18)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 14
AG	Die Definition des Standorts ist zu prüfen. Die jetzige Formulierung bedingt durch die vielen abweichenden Geschwindigkeiten im locker überbauten Gebiet vermehrt Signale. Der Passus mit den unbedeutenden Nebenstrassen, auf welchen die Signalisation heute fehlen kann, ist zwingend beizubehalten. Auf kleinen Gemeindestrassen sind heute weder "generell 50" noch OT's aufgestellt.		
GR	Obwohl die beabsichtigte Regelung in der Anfangsphase wahrscheinlich zu Abgrenzungsproblemen führen wird, ist die Regelung aufgrund der Einheitlichkeit mit der EU als positiv zu werten.		
LU	Die Anpassung an die europäische Regelung im Wiener Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen wird begrüsst, obwohl die nötige Umsignalisation erheblichen Zeit- und Kostenaufwand zur Folge haben wird. Schliesslich dürften zahlreiche Signale entfernt werden können, wenn die Innerortsgeschwindigkeit ohne weiteres mit der Ortschaftstafel beginnt. Der auch auf kantonaler Ebene absehbare Aufwand für die Bekanntmachung dieser - rasch auch bussenrelevanten - Änderung ist nicht zu unterschätzen. Die stufenweise Umsetzung erscheint aber angemessen.		
NW	Wir begrüssen diese Massnahme, befürchten jedoch, dass hier Diskussionen über den jeweiligen Standort vorprogrammiert sind. Informationen an die Bevölkerung sind über eine längere Zeit vor der Einführung unbedingt notwendig, da die Geschwindigkeit bis jetzt wegen des Signals „Höchstgeschwindigkeit“ akzeptiert und eingehalten worden ist. Wir gehen davon aus, dass in Bezug auf die Ortstafeln keine Änderung der Signalisationsverordnung erfolgt.		
Stadt Bern	Die vorgeschlagene Übergangsfrist von 5 Jahren für die erste Phase und von 1 Jahr nach Ablauf der ersten Phase für die zweite Phase ist umsetzbar und sollte nicht verkürzt werden. Ortsende-Signale sind in der heutigen Form als „Wegbestätigungstafel“ sehr wertvoll (Bestätigung, dass man auf der richtigen Strasse ist). Wenn Wegbestätigungstafeln fehlen, müsste bis zum nächsten Wegweiser zurückgefahren werden, um sich zu vergewissern, dass die eingeschlagene Richtung stimmt. Dies wäre für den Veloverkehr mühsam und für den Autoverkehr mit Umwegfahrten und Wendemanövern verbunden. Mit dem neuen Signal Ortsende geht somit wertvolle Information verloren, ohne dass das neue Signal einen zusätzlichen Nutzen hätte. Die Stadt Bern beantragt deshalb, die Ortsende-Signale in der Form der heutigen Wegbestätigungstafeln beizubehalten.		
ASTAG	Grundsätzlich sind wir mit der Anpassung an die internationalen Gegebenheiten einverstanden, zumal damit der Schilderwald reduziert werden kann. Wir vertreten aber differenziert die Ansicht, dass die Ortschaftstafeln nicht wie vorgeschlagen am heutigen Standort des Signals „Höchstgeschwindigkeit 50 generell“, sondern grundsätzlich nur beim Beginn der dichten Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten aufgestellt werden sollen. Damit kann eine schweizweit einheitliche Signalisation sichergestellt werden. Wenn nämlich am bisherigen Standort der „50 generell“-Tafeln nun einfach die Ortschaftstafeln aufgestellt werden müssten, so würde dies die Berichtigung von bisher offensichtlich am falschen Ort angebrachten Tafeln erschweren. Es muss in der neuen Verordnung also klar festgelegt werden, wo inskünftig die Ortschaftstafeln stehen müssen - unserer Meinung nach eben einheitlich am Beginn der dichten Überbauung. Mit Befremden haben wir zudem die folgende Passage (zweiter Satz) zur Kenntnis genommen: „ Aus Sicht der Wegweisung kann als Nachteil betrachtet werden, dass die Anzeige des Ortschaftsnamens je nach Struktur einer Siedlung nicht mehr bei den ersten		

	Häusern erfolgen kann. Zudem kommt der „Innerortstarif“ bei Geschwindigkeitsüberschreitung nicht mehr bereits im locker bebauten Rand einer Siedlung zur Anwendung.“ Ungeschminkt wird hier die gängige Bussen-Abzockerei offen gelegt bzw. eine gewisse Reduzierung derselben bedauert.
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.
SFV	Die neue Bedeutung der Ortstafeln darf nicht dazu führen, dass die 50er Zonen verlängert werden. Die Ortstafeln sind effektiv an den Standorten der heutigen 50er Tafeln zu positionieren. Es sollen keine 50er Zonen in wenig (Streusiedlungen) oder nicht überbauten Gebieten entstehen.
TCS	Le TCS approuve cette modification et cet alignement sur les règles de la Convention de Vienne, qui prévalent dans les pays voisins. Cette exception suisse peut être une source de malentendus pour le conducteur étranger qui circule occasionnellement en Suisse. Aussi bien l'emplacement déterminant pour les panneaux ("au début de la zone bâtie de façon compacte au moins d'un côté de la route" – art. 32 al. 1 OSRO) que le système transitoire proposés sont pertinents. Le TCS suggère néanmoins d'envisager la possibilité, sur les panneaux de fin de localité, de conserver dans la partie supérieure l'indication de la prochaine localité. En effet, tous les usagers de la route ne sont pas équipés de GPS, et il suffit d'un moment d'inattention dans un giratoire pour prendre la mauvaise sortie et se diriger durablement (en l'absence d'indication de la prochaine localité) dans la mauvaise direction.
ACS	Gemäss Absatz 1 sind die Ortsbeginn-Signale abweichend vom heutigen Recht (Art. 50 Abs. 4 SSV) beim Beginn der mindestens einseitig dichten Bebauung anzubringen, also an jener Stelle, die <u>nach bisherigem Recht</u> für das Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» massgebend war (Art. 22 Abs. 3 SSV). Die neue Regelung muss zwingend und konsequent durchgesetzt werden. Das bedeutet unter anderem, dass die Ortschaftstafeln nicht einfach am heutigen Standort des Signals „Höchstgeschwindigkeit 50 generell“, aufgestellt werden dürfen, sondern dass dessen Vorschriftsmässigkeit vorgängig zu überprüfen und der Standort allenfalls entsprechend zu korrigieren ist.
strasse schweiz	Die Ortschaftstafeln sollen nicht wie vorgeschlagen einfach am heutigen Standort des Signals „Höchstgeschwindigkeit 50 generell“, sondern grundsätzlich nur beim Beginn der dichten Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten aufgestellt werden. Diese neue Regelung muss zwingend und konsequent durchgesetzt werden.
FMS	Wie strasseschweiz.
Kapo GR	Anpassung der Signalbedeutung an das Recht (EU) der umliegenden Staaten. Ab der heutigen bestehenden Innerortstafel muss zwingend die Geschwindigkeit „Generell 50“ gelten. Teilweise könnte dies in der Anfangsphase zu Problemen führen mit den „fliessenden“ Ortsübergängen in Bezug auf die Geschwindigkeit, dennoch ist dies längerfristig durch die „europäische“ Einheitlichkeit als positiv zu werten.
Kapo NW	Wie NW.
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.
Kapo SG	Angleichung der Signalbedeutung an das Recht der umliegenden Staaten.
AGVS	Wie ASTAG.
vif LU	Die Anpassung an die europäische Regelung finden wir sehr gut und unterstützen diese voll und ganz. Mit dieser Regelung können einige Signale entfernt werden und gleichzeitig einige fehlerhafte Signalisationen korrigiert werden. Mit einer genügend langen Umsetzungszeit können auch die finanziellen Folgen gemildert werden. Beim Problem der Weiler muss man sich grundsätzlich die Frage stellen, ob es wirklich ein Weiler ist oder nicht. Bei einem Weiler gilt dann effektiv neu 50 km/h und wenn es kein Weiler ist, so ist eine Ortstafel nicht nötig und die Geschwindigkeit beträgt halt 60 km/h oder 80 km/h. Ev. könnte man die neue Ortschaftstafel auch so auslegen, dass grundsätzlich Tempo 50 gilt, ohne es wird mit dem zusätzlichen Signal 2.30 eine andere Höchstgeschwindigkeit signalisiert.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (26)	
wovon	Bund: Kantone: 9 Übrige Stellen: 17
AR	Die Schweizer Eigenheit darf durchaus Bestand haben, es muss nicht alles vom Nordkap bis Sizilien gleich sein. Aufstellvorschrift Ortstafel zu restriktiv, nicht alle Ortschaften haben ein begrenztes Siedlungsgebiet. Andererseits kann es nicht angehen, durch Streusiedlungen mit Tempo 50 zu fahren. Lösung des Problems der „Gemeindebezeichnung“ mit Ortstafeln muss anders angepackt werden.
BE	1. Im Gegensatz zu anderen Ländern Europas, wo in der Regel ein direkter Übergang vom unbebauten ins dichte überbaute Ortsgebiet besteht, sind den Ortschaften in der Schweiz in der Regel locker bebaute Gebiete vorgelagert. Im Falle einer Einführung der vorgeschlagenen Neuregelung resultieren folgende Nachteile: - Es ist mit einer Häufung von Wegweisergesuchen zu Betrieben etc. in Streusiedlungen (locker bebautes Gebiet) zu rechnen; - Viele locker bebaute Gebiete am Ortsrand werden neu (zumindest signaltechnisch) nicht mehr zu einer Ortschaft gehören. - Einige Dörfer, welche ausschliesslich aus lockerer Bebauung bestehen, werden nicht mehr signalisiert werden können. - Es muss mit deutlichem Widerstand aus der Bevölkerung gerechnet werden. - Die Umsignalisation und die damit verbundenen weiteren Neusignalisationen (hauptsächlich Wegweisung zu Ortschaften direkt neben Durchgangsstrassen, wichtige örtliche Verkehrspunkte wie „Zentrum“ in grösseren Ortschaften, etc.) generiert nebst grossem Zeitaufwand auch sehr hohe Kosten. - Durch die Neuregelung wird die zusätzliche Signalisation von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten in Übergangsbereichen von locker zu dicht bebauten Gebieten notwendig. In solchen Bereichen sind in den vergangenen Jahren zudem teilweise mit erheblichem finanziellem Aufwand bereits Pfortneranlagen (Ortseingangsbremsen) gebaut worden, diese Pfortneranlagen würden mit der Neuregelung zu weit vor dem Ortsbeginn liegen. Die so unumgänglichen, zusätzlichen Signalisationen widersprechen dem politischen Ziel und Auftrag, die Signalmenge zu reduzieren. - Die „neue“ Ortschaftstafel wird schon allein aufgrund ihrer Hinweistafel-Form nie in derselben Art akzeptiert werden, wie das heutige Vorschriftssignal „Höchstgeschwindigkeit 50 generell“. Die Polizei allein wird nicht in der Lage sein, mit repressiven Kontrollen die Akzeptanz der mit der Ortschaftstafel verbundenen Höchstgeschwindigkeitsvorschrift durchzusetzen. Deshalb werden zahlreiche weitere bauliche Massnahmen in dicht bebauten Ortsgebieten und in Vorortsgebieten mit massivem finanziellem Aufwand realisiert werden müssen. Auch unter Berücksichtigung des Umstands, dass in der Schweiz gerade Geschwindigkeitsüberschreitungen innerorts sowohl straf- als auch administrativmassnahmenrechtlich massiv härter geahndet werden als in den Nachbarstaaten, hat die entsprechende ausdrückliche Signalisation durchaus ihre Berechtigung. Die vorgeschlagene Neuregelung bleibt damit eine rein theoretische Anpassung an das Wiener Verkehrsübereinkommen und den Standard im europäischen Ausland, weist jedoch trotz hoher Kosten keinen Mehrwert gegenüber der heutigen Regelung auf. Antrag: - Belassen der heutigen Bedeutung und der Standort-Beschreibungen der Signale Ortsbeginn, Ortsende und Höchstgeschwindigkeit 50 generell. - Definition des dicht bebauten und des locker bebauten Ortsgebietes (allenfalls in einer technischen Norm). 2. Sollte die Neuregelung entgegen unserem Antrag dennoch eingeführt werden, sollten unseres Erachtens die Fristen der beiden Realisierungsphasen überprüft werden. Zudem gehen wir davon aus, dass sich der Bund zumindest an den Kosten für die Umsignalisation beteiligen wird. Antrag: - Die erste und die zweite Phase gleichzeitig und grundsätzlich innerhalb <u>eines Jahres</u> durchführen. Der Zeitaufwand für die Umsignalisation kann damit auf die Hälfte reduziert werden. Die Verkehrsteilnehmer müssen parallel zu den Arbeiten durch das ASTRA unter Einbezug der Kantone entsprechend informiert und sensibilisiert werden (massive Medienpräsenz, Plakataktionen, Polizeipräsenz, etc.). - Übernahme der Kosten für die Um- und Folgesignalisationen durch den Bund. - Finanzielle Beteiligung des Bundes an den Kosten für zusätzliche, durch die Neuregelung bedingte, bauliche Massnahmen.
SG	Die geltende Regelung hat sich bewährt und ist gut eingeführt. Die Innerortstafeln befinden sich häufig ausserhalb des überbauten Gebiets. Die Prüfung sämtlicher Standorte der Ortschaftstafeln wäre mit einem unverhältnismässigen Aufwand für die Kantone verbunden.

SH	Die bestehenden, bislang bewährten Signalisationsvorschriften, sollen so belassen werden, da diese klar verständlich und der Differenzierung wegen besser wahrnehmbar ist. Die Interpretation „locker überbaute Ortsgebiet“ lässt grossen Handlungsspielraum offen. Die Wirkung einer „Geschwindigkeitsbegrenzung“ dürfte auf die Verkehrsteilnehmer eine nachhaltigere Wirkung haben und ist zudem einfacher zu interpretieren.
SZ	Wir rechnen mit grossem Widerstand aus der Bevölkerung. Deswegen müsste eine solche massive Änderung durch den Wegfall der signalisierten Geschwindigkeitslimite mit einer sehr guten Kommunikation und Bekanntmachung in der Bevölkerung begleitet werden. Diese Neuerung setzt bei der Einführung grosse finanzielle und personelle Ressourcen voraus. Die Anpassung ans europäische Ausland weist trotz hoher Kosten keinen Mehrwert gegenüber der heutigen Regelung auf.
TG	Eine angemessene Bezeichnung von lose bebauten Ortsteilen, wie dies die Gemeinden vielfach wünschen, wird sehr schwierig umzusetzen sein. Um diesen Anliegen nachzukommen, wird eine Signalisation von mehreren Strassenabschnitten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 oder 70 km/h erforderlich sein. Dies erscheint aber nur dann plausibel, wenn die Abschnitte mindestens eine Länge von 200 bis 300 Meter aufweisen. Allgemein geht durch die geplante Einführung die einheitliche Signalisation für die Höchstgeschwindigkeit verloren. Wir verstehen zwar die Tendenz, sich der internationalen Signalisationsregelung anpassen zu wollen. Aus unserer Sicht erscheint jedoch die heute gültige Signalisation auch der oder dem ausländischen Fahrzeughalterin oder -halter ebenso plausibel und klar.
TI	Di principio sì. Considerato però le importanti conseguenze sulla quantificazione di un'eventuale eccesso di velocità e sui relativi provvedimenti amministrativi e penali, le autorità competenti dovranno essere sensibilizzate ad un pronto e capillare adeguamento della segnaletica!
VD	Non car elle induit le remplacement et le déplacement systématiques des panneaux existants ainsi que la suppression des panneaux de limitation de vitesses à 50 km/h, mesures qui seront extrêmement coûteuses pour une utilité très relative.
ZH	Die Einführung des Signals "generell 50" bei Ortsbeginn hat sich seit seiner Einführung in der Schweiz im Jahr 1984 grundsätzlich bewährt. Die Regelung ist - auch für ausländische Verkehrsteilnehmende - klar, rechts- sowie verkehrssicher. Allerdings ist einzuräumen, dass die Schweiz damit von der Regelung der übrigen europäischen Länder abweicht, wobei auch diese länderspezifische Verkehrsregeln aufweisen. Der Systemwechsel wäre mit sehr grossem finanziellem und administrativem Aufwand verbunden und es stellt sich die Frage, was mit der neuen Regelung nach der ganzen Umstellung besser ist als vorher, ausser, dass die neue Signalisation gleich ist wie in den benachbarten Ländern. Gründe der Verkehrssicherheit können nicht angeführt werden. Touristen finden sich in der Schweiz zurecht und umgekehrt. Auch das Argument des vermeintlichen Schilderwaldes verfängt nicht. Die bisherige Regelung ermöglicht eine adäquate Signalisation. Die Einführung der vorgeschlagenen Neuregelung führt zu nachfolgenden Problemen: - erheblicher finanzieller Aufwand; - viele locker bebaute Gebiete am Ortsrand könnten nicht mehr als zu einer Ortschaft gehörend signalisiert werden; - kleinere Dörfer in lockerer Bebauung könnten nicht mehr signalisiert werden. Die neue Regelung hat zudem zur Folge, dass in Übergangsbereichen von locker zu dicht bebauten Gebieten zusätzliche abweichende Höchstgeschwindigkeiten signalisiert werden müssen. Gerade in diesen Bereichen waren die Kantone nicht untätig und haben mit erheblichem finanziellem Aufwand Pfortneranlagen gebaut. Durch die neue Regelung lägen diese zu weit vor dem Ortsbeginn und müssten zurückgebaut werden. Die so unumgänglichen, zusätzlichen Signalisationen widersprechen dem politischen Ziel und Auftrag, die Signalmenge zu reduzieren. Aus der Um- bzw. Neusignalisation (z.B. Wegweisung zu Ortschaften direkt neben Durchgangsstrassen, wichtige örtliche Verkehrspunkte wie "Zentrum" in grösseren Ortschaften) resultieren ein unverhältnismässiger administrativer Aufwand sowie auch sehr hohe Kosten. Die Umsetzung des Vorschlages dürfte im Hinblick auf die Verkehrsrechtssicherheit auch mit praktischen Schwierigkeiten verbunden sein (Stichworte: Kommunikationsmassnahmen, Übergangsfrist für Umsignalisation, bauliche Massnahmen). Die vorgeschlagene Anpassung an das Wiener Verkehrsübereinkommen und damit an das Europäische Recht ist zwar mit dem Vorschlag konsequent umgesetzt. Da jedoch Aufwand und Ertrag in keinem Verhältnis stehen, und insbesondere auch die Verkehrssicherheit nicht verbessert wird, ist die bestehende schweizerische Regelung beizubehalten. Aus diesem Grunde stellen wir folgenden Antrag: - "Es sei die bisherige Regelung mit der Ortssignalisation und der Signalisation "generell 50" zu belassen." und Eventualantrag: - "Sofern der Bund an diesem Vorschlag festhalten sollte, habe er sich an den Zusatzkosten der Kantone und Gemeinden angemessen zu beteiligen."
ASTAG	Grundsätzlich sind wir mit der Anpassung an die internationalen Gegebenheiten einverstanden, zumal damit der Schilderwald reduziert werden kann.

	Wir vertreten aber differenziert die Ansicht, dass die Ortschaftstafeln nicht wie vorgeschlagen am heutigen Standort des Signals „Höchstgeschwindigkeit 50 generell“, sondern grundsätzlich nur beim Beginn der dichten Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten aufgestellt werden sollen. Damit kann eine schweizweit einheitliche Signalisation sichergestellt werden. Wenn nämlich am bisherigen Standort der „50 generell“-Tafeln nun einfach die Ortschaftstafeln aufgestellt werden müssten, so würde dies die Berichtigung von bisher offensichtlich am falschen Ort angebrachten Tafeln erschweren. Es muss in der neuen Verordnung also klar festgelegt werden, wo inskünftig die Ortschaftstafeln stehen müssen - unserer Meinung nach eben einheitlich am Beginn der dichten Überbauung. Mit Befremden haben wir zudem die folgende Passage (zweiter Satz) zur Kenntnis genommen: „Aus Sicht der Wegweisung kann als Nachteil betrachtet werden, dass die Anzeige des Ortschaftsnamens je nach Struktur einer Siedlung nicht mehr bei den ersten Häusern erfolgen kann. Zudem kommt der „Innerortstarif“ bei Geschwindigkeitsüberschreitung nicht mehr bereits im locker bebauten Rand einer Siedlung zur Anwendung.“ Ungeschminkt wird hier die gängige Bussen-Abzockerei offen gelegt bzw. eine gewisse Reduzierung derselben bedauert.
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.
bfu	Die vorgesehene neue Bedeutung der Ortschaftstafel erachten wir als einschneidende Änderung, deren Folgen für die Verkehrssicherheit noch nicht absehbar sind. Wir haben daher in der Vorkonsultation gefordert, eine Arbeitsgruppe zu schaffen, welche die Implementierung der geplanten Regelung eingehend prüft. An dieser Forderung halten wir fest. Spätestens nach einer ersten Sichtung der Vernehmlassungsantworten muss das ASTRA eine Arbeitsgruppe zum Thema Unfallrelevanz dieser Neuerung einberufen. Diese Gruppe müsste beispielsweise Vorgaben für die Standortwahl der künftigen Ortstafeln nach Kriterien der Unfallsicherheit entwickeln. Auch die vorgesehene zweite Phase, die bereits ein Jahr nach Ende der ersten Phase beendet sein muss, erscheint uns etwas kurz. Wir empfehlen eine längere Beibehaltung der Doppelsignalisation zu prüfen.
VCS	Das Einhalten der maximal erlaubten Geschwindigkeit ist für die Sicherheit innerorts von hoher Bedeutung. Die bei Polizeikontrollen festgestellte Häufigkeit von Geschwindigkeitsübertretungen zeigt, dass Tempo 50 innerorts nicht für alle eine Selbstverständlichkeit ist. Eine Ortstafel hat möglicherweise nicht dieselbe Wirkung wie die bisherige Tempo-50-Signalisation. Eine Verschlechterung gegenüber heute wäre aus Sicherheitsgründen nicht verantwortbar. Vorgängige Forschungsarbeiten und Pilotversuche wären dienlich für eine sachgerechte Beurteilung.
Stapo Winterthur	Der Wegfall der Sonderregelung auf unbedeutenden Nebenstrassen ist zu begrüssen. Dagegen bringt der Wegfall der Höchstgeschwindigkeitssignalisation keinen Mehrwert. Höchstgeschwindigkeitstafeln schaffen Klarheit, dienen dem Verständnis und damit auch der Verkehrssicherheit. Sie sollen deshalb erhalten bleiben.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo ZH	Wie ZH.
Kapo SH	Wie SH.
Schweiz. Städteverband	Die neue Bedeutung der Ortschaftstafeln wird mehrheitlich abgelehnt. - Es ist fraglich, wie AusländerInnen (etwa aus Ländern, deren Regelungen ebenfalls nicht dem Wiener Übereinkommen entsprechen) auf diese Regelung aufmerksam gemacht werden sollen. Im SVG gilt der Grundsatz der Klarheit, die Verkehrsanordnungen müssen von allen Verkehrsteilnehmenden ohne weiteres verstanden werden können. Die implizite Verbindung der Ortstafel mit der Innerortsgeschwindigkeit wird diesem Grundsatz nicht gerecht. - Ortsende-Signale sind in der heutigen Form als „Wegbestätigungstafel“ sehr wertvoll (Bestätigung, dass man auf der richtigen Strasse ist). Wenn Wegbestätigungstafeln fehlen, müsste bis zum nächsten Wegweiser zurückgefahren werden, um sich zu vergewissern, dass die eingeschlagene Richtung stimmt. Dies wäre für den Veloverkehr mühsam und für den Autoverkehr mit Umwegfahrten und Wendemanövern verbunden. Mit dem neuen Signal Ortsende geht somit wertvolle Information verloren, ohne dass das neue Signal einen zusätzlichen Nutzen hätte. Es wird deshalb beantragt, die Ortsende-Signale in der Form der heutigen Wegbestätigungstafeln beizubehalten. Eine Minderheit akzeptiert die vorgeschlagene neue Bedeutung der Ortschaftstafel. Insbesondere sei der Wegfall der Sonderregelung auf unbedeutenden Nebenstrassen zu begrüssen.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU sowie des VCS an.

2.13 Entrümpelung: Sind Sie mit der vorgeschlagenen neuen Art der Zonensignalisation einverstanden (vgl. Groberläuterungen, E.4.5.)?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 39
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, ZH, SH, AG, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, sva FR, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, asa, ASTAG, TCS, ACS, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, BUL, SIK, tpg, Mobilisant.org, VAE, IGBF, KSPD, Stapo Winterthur, Kapo BE, COCRBT, Stapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH,			

JA mit Bemerkung (13)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 9
BL	- Auch Begegnungszonen müssen als Zone signalisiert werden können (siehe Frage 4.5). - Es ist zu begrüßen, dass die Signale genau definiert sind, welche mit einer Zonensignalisation verfügt werden können/dürfen.		
GR	Diese Regelung würde bei der stetigen Zunahme von neuen Zonen eine deutlich bessere Erkennung und Verständigung schaffen.		
JU	Si on quitte le village, il faut que cela soit indiqué. De même, si l'on quitte une route 30 km/h (si sans coût des signaux). Proposition d'implantation des panneaux "Fin de localité" à droite pour une meilleure visibilité.		
LU	Die vorgeschlagene Lösung ist bedeutend verständlicher als die jetzige. In Fahrtrichtung gesehen muss immer die nach dem Signal gültige Zone klar und eindeutig erkennbar sein. Somit erübrigen sich bei den Übergängen die Aufhebungen der Vorzone.		
bfu	Grundsätzlich sind wir mit der vorgeschlagenen neuen Art der Zonensignalisation einverstanden. Entsprechend unserer Eingabe vom 8.1.2008 ans ASTRA fordern wir aber immer noch, die Zonensignalisation losgelöst vom geltenden Art. 108 SSV künftig mit eigenem Artikel betreffend Innerortsgeschwindigkeit in Quartieren zu regeln. Dies würde auch für die Behörden eine Vereinfachung bringen.		
strasse schweiz	Wir stimmen vollumfänglich mit der Aussage überein, wonach die heute möglichen Schachtelungen von Zonen (Zonen innerhalb einer Zone) als problematisch beurteilt werden muss, da den Verkehrsteilnehmenden oft nicht klar ist, dass nach dem Ende-Signal hinsichtlich der inneren Zone die Anordnungen der anderen Zone weiterhin gelten (vgl. Groberläuterungen S. 25). Vor allem hinsichtlich geltender Geschwindigkeit ebenfalls Mühe bereitet den Verkehrsteilnehmenden u.E. aber nicht nur die Schachtelung von Zonen, sondern auch deren rasche Abfolge innerhalb kurzer Distanzen. Auch diesbezüglich sollten Änderungen zur besseren Erkennung der Zonen vorgenommen werden.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
Kapo BL	Wie BL.		
Kapo GR	Wie GR.		
Kapo TI	Ordinanza 741.213.3 zone 30 km/h, abrogata?		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
kf	Die Entrümpelung ist sinnvoll und nachvollziehbar. Bei der Auswechslung von Schildern in geschlechtsneutrale Signalisationstafeln sehen wir keinen Handlungsbedarf.		
vif LU	Die neue Regelung wird von den Verkehrsteilnehmern ohne Probleme verstanden.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:
-------	-------	----------	-----------------

2.14 Entrümpelung: Müssten aus Ihrer Sicht weitere Aspekte berücksichtigt bzw. weitere Bestimmungen entrümpelt werden?

JA (3)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
VD,			
asa,			
FREC,			

JA mit Bemerkung (23)

wovon	Bund: 1	Kantone: 5	Übrige Stellen: 17
BE	Pflicht für Fussgänger, Fussgängerstreifen innerhalb eines Bereichs von 50 m benützen zu müssen. Siehe dazu Kommentar zu Art. 9 Abs. 2 E-StBV. Art. 39 Abs. 4 Bst. b: Kopie ist unnötig.		
LU	Das Signal A.15 "Kinder" zeigt die Kindlichkeit der grösseren Person zu wenig eindeutig, Ist aber auch In der Gesamtheit des Signals zu wenig klar. Das Signal A.26 "Bahnübergang ohne Schranken" wirkt nicht mehr zeitgemäss. Ein Piktogramm eines modernen Triebwagens sollte von einem Tram klar genug unterscheidbar sein, zumal dieses Schild in den meisten Fällen an Standorten angebracht sein dürfte, wo keine Strassenbahn verkehrt und umgekehrt. Nebst dem zu bekämpfenden Schilderwald ist aber auch die Markierungswut einzudämmen. Bereits heute werden Markierungen als indirekte „Signalisation“ missbraucht. Wir befürchten, dass der Wildwuchs der normlosen Markierungen noch stärker zunimmt und für ortsunkundige Fahrzeugführer kaum mehr verständlich ist.		
SH	Nach erfolgter Anpassung sind die Signalisationen und Verkehrsregeln stetig zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.		
SZ	Immatrikulationspflicht für Pistenfahrzeuge prüfen.		
VS	Voir les réponses relatives aux articles concernés.		
bfu	Nach unserer Auffassung müssen insbesondere folgende weitere Aspekte berücksichtigt werden: - Mit einer Entrümpelung der Signale allein ist es nicht getan. Es sollte auch für die verbleibenden Signale darauf geachtet werden, dass sie der menschlichen Wahrnehmung entsprechen. Die Informationen sollten räumlich gestreut werden (auf mehrere Pfosten in ausreichendem Abstand verteilt), um die menschliche Informationsverarbeitungsmöglichkeiten nicht zu überfordern. - Grundsätzlich sollte jeder Fussgängerstreifen mit dem Signal 4.11 versehen werden. - Wir weisen nochmals darauf hin, dass die Erhöhung der erlaubten Anzahl Signale pro Pfosten lediglich dazu führt, dass weniger Signale wahrgenommen werden. Wir raten sehr von der Erhöhung auf 3, ausnahmsweise sogar 4 Signale pro Pfosten ab.		
TCS	En relation avec le transfert dans l'OETV de l'art. 59a OCR (entretien du système antipollution), le TCS estime que c'est l'occasion de modifier les prescriptions actuelles, en accord avec le principe VERVE de déblaiement des règles devenues inutiles. En effet, depuis 1983, le TCS analyse systématiquement les gaz d'échappement de tous les véhicules testés. Il s'est aussi constamment engagé en faveur des nouvelles techniques réduisant les émissions de substances nocives. Les mesures indépendantes réalisées par le TCS attestent la baisse constante des émissions de substances nocives. Depuis l'introduction des tests effectués par le TCS en 1983, les prescriptions sur les gaz d'échappement des voitures de tourisme ont été renforcées cinq fois, si bien que les émissions nocives des automobiles actuelles sont extrêmement faibles. Alors que les substances nocives limitées, soit le CO, les HC, les NOx et les particules de suie, étaient autrefois mesurées en grammes par kilomètre, il ne s'agit aujourd'hui plus que de milligrammes. Les émissions des moteurs à essence conformes aux normes Euro 4 et Euro 5 sont minimales. Un petit nombre seulement de voitures émettent à 130 km/h une quantité plus élevée de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbures (HC) ou d'oxydes d'azote (NOx). Entre 2000 et 2004, environ 11% des voitures à essence émettaient beaucoup de NOx. Aujourd'hui, cette proportion n'est plus que de 3,5%. En effectuant des tests de longue durée accompagnés d'analyses des gaz d'échappement, le TCS a pu prouver la fiabilité des catalyseurs et d'autres éléments techniques agissant sur les gaz d'échappement. Les émissions mesurées après 100 000 km ne dépassent pas les valeurs limites imposées aux voitures neuves au moment de l'homologation. Les résultats de toutes ces études scientifiques permettent d'affirmer aujourd'hui que l'on		

	peut raisonnablement renoncer aux échéances spéciales pour les services antipollution obligatoires entre les dates des expertises officielles pour les voitures répondant au moins à la norme Euro 5. Le système de diagnostic électronique embarqué surveille en effet constamment le circuit des gaz d'échappement et indique les éventuels dysfonctionnements moyennant une lampe-témoin. Maintenir l'intervalle actuel pour les services antipollution des véhicules répondant à la norme Euro 5 ne présentent aucune plus-value en terme environnemental, et coûte inutilement aux détenteurs. A ce sujet, on relève que le Contrôle fédéral des Finances est également émis un avis qui va dans le même sens (communiqué de presse du 30 novembre 2010 - http://www.efk.admin.ch/pdf/8380PM-abgas-f.pdf). Le TCS demande donc que l'art. 35 nouveau OETV soit modifié en conséquence.
VCS	Grundsätzlich sollte jeder Fussgängerstreifen mit dem Signal 4.11 versehen werden.
Pro Velo Schweiz	Wir glauben, dass die Regeln für Fussgänger und v.a. Velofahrende noch zu kompliziert sind, v.a. wenn man bedenkt, dass auch Kinder und Menschen ohne vertiefte Verkehrsbildung Velo fahren dürfen. Generell wird man mehr auf menschegegebene Rücksicht statt auf viele „platzverteilende“ Regeln bauen müssen. Letztere fördern tendenziell eher Egoismus, Revierdenken und Rechthaberei. Das gemeinsame Verkehren funktioniert gerade in Zonen mit geringen Geschwindigkeiten sehr gut, wo sich die Verkehrsteilnehmer von Auge zu Aug begegnen können.
ACS	Wie bereits im Rahmen der Vorkonsultation erwähnt, vertritt der ACS die Ansicht, dass auch Vereinfachungen zu prüfen sind, die sich direkt auf den Fahrzeughalter auswirken würden. Als Beispiele möchten wir die Intervalle bei der obligatorischen Abgaswartung und der Motorfahrzeugkontrolle anführen. Die Mehrheit der Motorfahrzeuge ist heute mit einem On-Board-Diagnose-System ausgerüstet. Dieses überwacht die abgasrelevanten Bauteile während des Fahrbetriebs, meldet dem Fahrer auftretende Störungen über eine Kontrollleuchte und speichert die Fehlermeldungen dauerhaft im Steuergerät. Die Fachwerkstatt kann die Daten abfragen und erforderlichenfalls die Fehler beheben. Die in Artikel 59a VRV je nach Fahrzeugtyp unterschiedlich festgelegten Wartungsfristen von 12, 24 oder 48 Monaten gelten seit 15 Jahren unverändert. Diese Fristen tragen der inzwischen erfolgten technischen Weiterentwicklung der Abgassysteme, die viel weniger störungsanfällig geworden sind und zur enormen Senkung der Abgasemissionen beigetragen haben, nicht mehr genügend Rechnung. Aus diesem Grund kann der Wartungsrhythmus bei Fahrzeugen mit OBD-System ohne Beeinträchtigung der Umweltbelastung auf 5 Jahre erhöht werden. Ebenfalls verändert hat sich mit der technischen Entwicklung die Ausgangslage für die periodischen Motorfahrzeugkontrollen. Auch hier finden wir eine Verlängerung der Intervalle prüfenswert.
Kapo BE	Wie BE.
SP Schweiz	Wir verweisen auf die Ausführungen der BfU sowie von Pro Velo.
VöV	Bei der Signalisierung von Bahnübergängen müsste der situativ richtige Einsatz von Blinklichtern und LSA-Ampeln geprüft werden. Heute gibt es 2 verschiedene Signaltypen, die grundsätzlich das Gleiche bedeuten. Blinklichter machen nur dann Sinn, wenn der Platz für Ampeln fehlt (z.B. T-Einmündungen)
Public Health Schweiz	Wie bfu.
SVLT	Sollte nicht auch die Chance genutzt werden, die Sicherheit mit wegweisenden Vorgaben voran zu bringen, z.B. Sichtbarkeit der Fussgänger?
BUL	siehe allgemeine Bemerkungen (Ziff. 1).
Mobilisant.org	Le besoin de maintenir une logique de responsabilité des automobilistes et de la nécessité de laisser à la circulation assez de souplesse n'est pas assez exprimé. Les autorités resserrent beaucoup trop souvent les limitations et dérogent pour tout et pour rien aux règles générales. Il est nécessaire de garantir que les limitations restrictives ne doivent être instaurées que pour des raisons vraiment impératives, liées à la sécurité de la majorité des véhicules.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
SIK	Wie BUL.
fk	Wir unterstützen die Entrümpelung bei der Dichte der Signale, vor allem bei Geschwindigkeitsbestimmungen. Zu nahe aneinander gereimte Geschwindigkeitssignale sind nur verwir-

	rend und bieten den Verkehrsteilnehmern keinen Mehrwert.
vif LU	Wir denken, dass die Signale 4.85 Hotel-Motel, 4.86 Restaurant und 4.87 Erfrischungen ersatzlos gestrichen werden können. Die entsprechenden Piktogramme Hotel, Restaurant und Erfrischungen können als Ergänzende Signale 1.51 – 1.53 aufgezeigt werden. Beim neuen Entwurf der Signale „Kinder“ ist bei einer dargestellten Person die Kindlichkeit nicht erkennbar! Beim Signal „Bahnübergang ohne Schranken“ ist im Zeitalter der computergesteuerten Triebwagen die Dampflokomotive ebenfalls überholungsbedürftig! Generell sind wir der Meinung, dass die neuen Piktogramme und Symbole bei den Signalen nicht glücklich gewählt sind. Hier sind noch weitere Vorschläge auszuarbeiten.
BAV	Aus unsere Sicht könnte zudem auf das Signal 1.15 „Blinklicht“ verzichtet werden. Der Mehrwert ist nicht nachgewiesen und führt u. U. zu weniger Aufmerksamkeit beim Bahnübergang. Dies ist jedoch aufgrund der höheren Gefährdung an Bahnübergängen gerade nicht erwünscht.
VAE	Die Vorschriften von Art. 75 der VRV Leichentransport sind in die StBV zu übernehmen. Die DHL bringt die Leiche ins Krematorium, oder holt die Leiche vom Altersheim ab. Immatrikulationspflicht für Pistenfahrzeuge prüfen.

NEIN (32)		
wovon	Bund:	Kantone: 14 Übrige Stellen: 18
TG, SG, GL, SO, BS, TI, BL, ZH, AG, GR, ZG, UR, NW, AR, sva FR, Tiefbauamt NW, KSPD, Stapo Winterthur, Stapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH,		

NEIN mit Bemerkung (11)	
wovon	Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 8
JU	Voir les réponses relatives aux articles concernés.
NE	Voir autres remarques
SH	Nach erfolgter Anpassung sind die Signalisationen und Verkehrsregeln stetig zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.
Stadt Bern	Die Stadt Bern beantragt, die Wahrnehmbarkeit der Signale durch eine Forschungsarbeit zu überprüfen, mit dem Ziel, spezifischere Angaben zur maximalen Anzahl zulässiger Signale pro Standort und zur optimalen Anordnung der Signale machen zu können. In dieser Arbeit sollen die fachlichen Grundlagen erarbeitet werden für die Reduktion sowie - bei Bedarf - die zweckmässige Ergänzung der Strassensignalisation.
SFV	Die Farben von Markierungen müssen dringend einheitlich geregelt werden und dieselbe Bedeutung haben. Es gibt Kantone, welche grossflächig Farbfelder in unterschiedlichen Farben erstellen, deren Bedeutung nicht eindeutig ist. So werden z.B. grüne, blaue, graue oder rote Flächen mitten auf Fahrbahnen zur Regelung von Rechtsvortritt oder als Fahrspur für Radfahrer ausgelegt.
COCRBT	Voir aux réponses relatives aux articles concernés.
Kapo GR	Stete Optimierung der geltenden Vorschriften an das sich verändernde Umfeld.
Kapo SG	Wie Kapo GR.
Kapo SH	Wie SH.
Schweiz. Städteverband	Beantragt wird jedoch, die Wahrnehmbarkeit der Signale durch eine Forschungsarbeit zu überprüfen. Dies mit dem Ziel, spezifischere Angaben zur maximalen Anzahl zulässiger Signale pro Standort und zur optimalen Anordnung der Signale machen zu können. In dieser Arbeit sollen die fachlichen Grundlagen erarbeitet werden für die Reduktion sowie – bei Bedarf – die zweckmässige Ergänzung der Strassensignalisation.
IGBF	Zwar gibt es im real existierenden Strassenverkehr unbestrittenerweise viel zu viele Signale. Doch sollte nicht die Anzahl möglicher Signale, sondern vielmehr deren Aufstellung minimiert werden.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)		
wovon	Bund:1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 11	
GE, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, strasseschweiz, FMS, SchweizMobil, Centre Patronal (Demeure la question déjà soulevée de l'exhaustivité des mesures proposées), AGVS, tpg, Schweizer Wanderwege, Kapo AG, Kapo OW,		

2.15 Weiterentwicklung: Sind Sie mit den Änderungen im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr einverstanden, die gestützt auf Forschung und Praxis vorgeschlagen werden (vgl. Groberläuterungen, F.1)?

JA (37)

wovon	Bund: 1	Kantone: 13	Übrige Stellen: 23
SG, OW, GL, SO, TI, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, VD, sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU, SVSAA, asa, FREC, SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, KSPD, Stapo Winterthur, Stapo ZH, Stapo Chur, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG,			

JA mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 5
BS	Grundsätzlich sind wir einverstanden, dass neue Themen aufgenommen werden. Die Verwendung von Velopiktogramm sollte aber noch flexibler sein und nicht auf die zwei neuen Einsatzarten beschränkt. Das Thema des indirekten Linksabbiegens scheint nicht in die vorliegende Revision eingeflossen zu sein. Das Velopiktogramm wird auch als Hinweismarkierung verwendet, welches die Verkehrsteilnehmer aufzeigt, dass aus einer Einbahnstrasse mit Velogegeverkehr ein Zweirad entgegen kommen kann.		
JU	164/3 OUR P. Cette solution ne semble pas très heureuse. Il va probablement être difficile de faire la différence entre une grande ou une petite flèche jaune, sans compter que celles-ci ne seront pas visibles lorsque la chaussée est recouverte de neige (flèche + pictogramme).		
SH	Das Überqueren der Sicherheitslinie ist grundsätzlich verboten und soll auch im Langsamverkehr beibehalten werden.		
SZ	Überregulierungen sind zu vermeiden.		
Pro Velo Schweiz	1.) Mit der „Trottoirüberfahrt“ wird eine „neumodige“ bauliche Einrichtung für die Trottoirführung bei Mündungstrichtern aufgenommen (Art. 2 Abs. 7). Zu dieser bestehen aber heute sehr kontrovers diskutierte Erfahrungen und es ist noch nicht erstellt, dass und unter welchen Rahmenbedingungen diese Einmündungsgestaltungen sinnvoll sind und ob die neu entstehenden Risiken und Komforteinbussen den Nutzen nicht sogar überwiegen. Für Kinder, die mit FäGs auf dem Trottoir unterwegs sind und rassig die Strasse queren, kann diese Einrichtung zur Todesfalle werden, da sie von Autofahrenden oft nicht rechtzeitig gesehen werden können. (die Regel von Art. 12.2 gilt ja nicht; eine Sicherheitshalt am Rand der Querfahrbahn ist selbstverständlich auch nicht vorgeschrieben). Wir beurteilen Trottoirüberfahrten als Gefahr, wenn die Velofahrer der durchlaufenden Trottoirkante wegen beim Rechtsabbiegen nach links in die Fahrspur der Autos ausholen müssen. Derzeit laufen noch fachliche Abklärungen (auch Astra). Es ist deshalb zu früh, diesbezüglich Regelungen aufzunehmen. Es widerspricht der Vorgabe, dass sich Neuerungen auf fundierte Studien stützen sollen. Siehe auch hinten zu Art. 2.5 2.) Die Ausdehnung der Radwegbenutzungspflicht auf mehrspurige Fahrzeuge ist nicht auf die Auswirkungen, resp. auf Eignung der bisher als Radwege signalisierten Wege analysiert worden. Vgl. hinten zu Art. 71 und 116. Falls dieser Zwang ausgedehnt werden soll, müssten einerseits die technischen Anforderungen an solche Radwege zwingend definiert (in der BSSV, vor Art. 31) und den Benutzungspflichtigen angepasst werden und andererseits müssten die Übergangsbestimmungen vorsehen, dass Radwege für solche Fahrzeuge auszubauen oder aber innert Frist umzuschildern sind (i.d.R. Verbot für PW/Moto plus ev. Mofa B 19 oder 20).		
Kapo BS	Wie BS.		
Schweiz. Städteverband	Es besteht grundsätzliches Einverständnis mit den Änderungen im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr. Es wird einzig angeführt, ein neues Signal Sackgasse, das speziell anzeigen soll, dass die Signalisation den Fahrrad- oder der Fussverkehr nicht betrifft, sei nicht notwendig. Mit den heute vorhandenen Möglichkeiten (Symbolen) kann das Zutreffende ausreichend angezeigt werden.		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		

kf	Diese Änderung macht Sinn. Es sollen aber nur neue Signalisation geändert werden.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (32)			
wovon	Bund:	Kantone: 8	Übrige Stellen: 24
AR	Unnötig		
BE	Punkt E.5.1. ist in den Groberläuterungen nicht vorhanden. Vermutlich ist hier F.1. erster Punkt gemeint. Siehe hierzu Kommentar zu Art. 67 E-BSSV.		
BL	Die vorgeschlagene Massnahme (Geradeausfahren auf Rechtsabbiegestreifen) sind im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit nicht sinnvoll. Dies kann zwischen Fahrzeuglenkenden und Radfahrenden zu erheblichen Missverständnissen führen und die Verkehrssicherheit sehr stark beeinträchtigen. Die Möglichkeit, Sicherheitslinien mit einer kurzen unterbrochenen gelben Linie zu ergänzen, um Radfahrenden das Queren der Sicherheitslinie zu erlauben, ist im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit ebenfalls als sehr problematisch zu beurteilen. Diese Massnahme sollte weder empfohlen noch als Vorschrift aufgeführt werden.		
LU	Einseitige "Begünstigungen" für einzelne Kategorien finden wir eher kontraproduktiv und könnten zu unnötigen Gefahrenpunkten führen. Schon heute haben insbesondere Fussgänger und Radfahrer oftmals Mühe mit der Einhaltung von Vorschriften zu Lasten der übrigen Verkehrsteilnehmer. Trotzdem sind viele gute Ideen im Absatz F.1. enthalten		
SH	Das Überqueren der Sicherheitslinie ist grundsätzlich verboten und soll auch im Langsamverkehr beibehalten werden.		
TG	Unbestritten ist, dass das Rückwärtsfahren, insbesondere mit grösseren Fahrzeugen, mit gewissen Gefahren verbunden ist. Da diese Regelung jedoch alle Fahrzeuge erfasst, ist die Einschränkung für viele Gegebenheiten zu absolut. Nicht selten muss auf eine stark befahrene Hauptstrasse rückwärts herausgefahren werden. Auch beim Manövrieren (Art. 4 Abs. 3 E-StBV) ist es oftmals unumgänglich, selbst an unübersichtlichen Stellen rückwärtsfahren zu müssen. Mit dem Beizug einer Hilfsperson sollte das Rückwärtsfahren (Art. 60 E-StBV) allenfalls lediglich über Bahnübergänge eingeschränkt werden.		
VS	164/3 OUR P. Cette solution ne semble pas très heureuse, il va probablement être difficile de faire la différence entre une grande ou une petite flèche jaune, sans compter que celles-ci ne seront pas visibles lorsque la chaussée est recouverte de neige.		
ZH	Punkt E.5.1. ist in den Groberläuterungen nicht vorhanden. Vermutlich ist hier F.1. erster Punkt gemeint. Aus Gründen der Verkehrssicherheit erachten wir es als problematisch, den Radfahrern auf Rechtsabbiegestreifen das Geradeausfahren zu gestatten (vgl. Art. 51 Abs. 3 lit. b und Art. 164 Abs. 3 E-StBV). Gerade bei Rechtsabbiegesituationen kommt es immer wieder zu Unfällen mit Radfahrern mit teilweise gravierenden Folgen. Siehe auch Bemerkungen zu Fragen 3.51 und 3.164.		
Stadt Bern	Ein neues Signal Sackgasse, das speziell anzeigen soll, dass der Fahrrad- oder der Fussverkehr von der Signalisation nicht betroffen sind, ist nicht notwendig. Mit den heute vorhandenen Möglichkeiten (Symbolen) kann das Zutreffende ausreichend angezeigt werden. Alle übrigen Vorschläge unterstützt die Stadt Bern.		
ASTAG	Jede Weiterentwicklung von Vorschriften und Regeln widerspricht u. E. dem Grundsatz der „Verwesentlichung der Verkehrsregeln“, wie er mit dem Postulat Bieri vom 23.03.2000 angestrebt worden ist.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
bfu	Grundsätzlich begrüssen wir die vorgeschlagenen Änderungen im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr. Nicht einverstanden sind wir mit folgendem Punkt: Die Erlaubnis für Velofahrer auf Rechtsabbiegestreifen geradeaus zu fahren, führt zu einem potentiellen Konflikt, da die Autofahrer dies nicht unbedingt erwarten. Vergleichen Sie dazu auch die Antwort auf Frage 3.164.		
SFV	Die zukünftigen Entwicklungen in den Bereichen der modernen Verkehrsmitteln (Elektrofahrrad, Segway usw.) müssen besser ins Verkehrskonzept integriert werden. Änderungen in diesem Bereich sollten erst nach einer räumlich begrenzten Pilotphase definitiv eingeführt werden um einen unnötigen Aufwand z.B. in der Ausbildung (insbesondere Lehrmittel) und in der Infrastruktur zu vermeiden.		
TCS	De manière générale, le TCS n'est pas favorable à l'introduction d'un régime parallèle pour la mobilité douce, partiellement dérogatoire ou contradictoire par rapport aux règles qui s'appliquent à l'ensemble des usagers. Ainsi, la possibilité d'autoriser les cyclistes à circuler tout droit sur des voies tournant à droite ne manquera pas de poser des problèmes		

	en terme de priorité, d'engendrer des hésitations et des malentendus chez les usagers, et par conséquent de créer des situations dangereuses – à moins que l'intersection ne soit munie de feux de signalisation. Il en va de même des routes en sens unique avec circulation restreinte en sens inverse pour les cycles, en l'absence d'autres aménagements de la chaussée. Ou encore de la réglementation différente des conflits de priorité entre les feux de signalisation ordinaire et les feux pour cycles (risque de confusion, un usager pouvant être tout à tour automobiliste et cycliste). En tout état de cause, de telles possibilités ne vont pas dans le sens d'une simplification des règles de la circulation, et ne doivent être utilisées qu'avec retenue, lorsque la sécurité des usagers – et singulièrement des cyclistes – est assurée dans toute la mesure du possible.
Pro Velo Schweiz	Wie Ja mit Bemerkung.
ACS	Der ACS betrachtet es grundsätzlich als problematisch, wenn für den Langsamverkehr abweichende Regeln gelten.
strasse schweiz	Wir sind der Auffassung, dass diese Änderungen und Sondervorschriften für den so genannten Langsamverkehr die Verkehrsregeln verkomplizieren sowie vor allem einen Grossteil der motorisierten Verkehrsteilnehmenden verwirren und somit der Verkehrssicherheit abträglich sein können. Eventualiter sollten sie nicht generell, sondern nur in absolut berechtigten Einzelfällen und dort, wo es zu keinerlei gefährlichen Konflikten kommt, eingesetzt werden.
FMS	Wie strasseschweiz.
Kapo BE	Wie BE.
COCRBT	164/3 OUR P. Cette solution ne semble pas très heureuse. Il va probablement être difficile de faire la différence entre une grande ou une petite flèche jaune, sans compter que celles-ci ne seront pas visibles lorsque la chaussée est recouverte de neige (LS).
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Stapo SG	Wie Kapo AR.
Kapo BL	Wie BL.
Kapo TG	Wie TG.
Kapo SH	Wie SH.
SP Schweiz	Wir beantragen, dass dem von der BfU geäusserten Kritikpunkt bezüglich VelofahrerInnen auf Rechtsabbiegestreifen Rechnung getragen wird. Wir betonen zudem, dass die Ergebnisse derzeit laufender fachlicher Abklärungen und Studien (u.a. des Astra) rund um diesen Themenkomplex abzuwarten sind und in die Überlegungen einbezogen werden müssen. Es ist deshalb zu früh, diesbezüglich Regelungen anzupassen.
AGVS	Wir sind der Auffassung, dass diese Änderungen die Verkehrsregeln verkomplizieren sowie vor allem einen Grossteil der motorisierten Verkehrsteilnehmenden verwirren und somit der Verkehrssicherheit abträglich sein können. Eventualiter sollten sie nicht generell, sondern nur in absolut berechtigten Einzelfällen und dort, wo es zu keinerlei gefährlichen Konflikten kommt, eingesetzt werden. Zudem sollten die künftigen Entwicklungen von Verkehrsmitteln wie z.B. Elektrofahrräder und -riskas, Segway, usw. u.E. besser ins Regelkonzept integriert werden. Entsprechende Änderungen sollten allerdings erst nach einer räumlich begrenzten Pilotphase definitiv eingeführt werden. Dies auch, um einen unnötigen Aufwand z.B. betreffend die Ausbildung (insbesondere Lehrmittel) und die Infrastruktur zu vermeiden.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VAE	Zu theoretisch, kontra Praxis.
IGBF	Siehe unsere beiliegende Stellungnahme. - Es ist unseres Erachtens nicht einzusehen, weshalb das Piktogramm „Fahrrad“ auch ausserhalb markierter Radstreifen angebracht werden soll. Einerseits ist jedem Motorfahrzeuglenkenden bekannt, dass es Fahrradverkehr gibt und andererseits sollte den Fahrradfahrenden keine falsche Sicherheit vermittelt werden. Daher weisen wir dieses Ansinnen klar zurück. - Grundsätzlich ist gegen das Kennzeichnen von fahrradparkplätzen nur mit dem Fahrradsymbol nichts einzuwenden. Nur ist leider zu beklagen, dass in den Zentren beispielsweise Motorradparkplätze vollständig fehlen oder zumindest zu wenige zur Verfügung stehen. Die Gleichbehandlung aller Zweiradfahrer bezüglich der Parkierungsmöglichkeiten wäre dringendst zu thematisieren. - Den Vorschlag, Radfahrerinnen und Radfahrern das Geradeausfahren aus Rechtsabbiegespuren zu gestatten, lehnen wir vehement ab! Dies würde die Fahrradfahrenden enorm gefährden, zumal dies bereits heute, mit zum Teil verheerenden Folgen, von diesen illegalerweise bereits praktiziert wird.

2.16 Weiterentwicklung: Sind Sie mit den übrigen Änderungen einverstanden, die gestützt auf Forschung und Praxis vorgeschlagen werden (vgl. Groberläuterungen, F.1)?

JA (48)

wovon	Bund: 1	Kantone: 16	Übrige Stellen: 31
TG, OW, GL, SO, TI, JU, BL, ZH, AG, GR, ZG, NE, UR, AR, VD, VS, Stadt Bern, sva FR, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, SFV, VCS, ACS, FREC, SVLT, BUL, SIK, Schweizer Wanderwege, KSPD, Stapo Winterthur, COCRBT, Stapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH,			

JA mit Bemerkung (23)

wovon	Bund: 1	Kantone: 7	Übrige Stellen: 15
BE	Gemeint ist nicht Punkt E.5.1., sondern F.1.		
BS	Die vergrösserten Richtungspfeile auf den Ausfahrten erwecken den Eindruck einer „Schnellstrasse“, sodass der von der Autobahn abfahrende Fahrzeuglenker seine Geschwindigkeit allenfalls weniger anpasst. Aus der Bevölkerung gehen bereits diesbezügliche negative Reaktionen ein.		
LU	Allerdings erachten wir die Möglichkeit, Radfahrern auf Fahrstreifen zum Rechtsabbiegen, die Geradeausfahrt zu erlauben, als risikoreich und widersprüchlich zu laufenden Projekten zur Förderung der Verkehrssicherheit.		
NW	Grundsätzlich ja. Die Möglichkeit für Radfahrer auf Rechtsabbiegestreifen geradeaus fahren zu können, stufen wir jedoch als sehr problematisch und äusserst heikel ein. Mit dieser Massnahme werden zusätzliche Konfliktpunkte geschaffen. Problematisch ist dies auch, wenn die Verkehrsregelung mit Lichtsignalen erfolgt. Gleiches gilt für die vorgesehene Erlaubnis, Radfahrern das Queren der Sicherheitslinie zu ermöglichen (Art. 162 Abs. 2 StBV, Verbot des Überquerens). Bezüglich Radfahrer würden wir begrüssen, dass das Befahren von Fussgängerstreifen verboten wird. Hier sind momentan keine eigentlichen Gesetzes-Grundlagen vorhanden.		
SG	Radfahrern auf Rechtsabbiegestreifen das Geradeausfahren zu erlauben ist nicht unproblematisch.		
SH	Das Rückwärtsfahren muss genauer ausgelegt werden. Darf z.B. auch über längere Strecken rückwärts gefahren werden und muss dazu wie früher die Fahrbahnseite gewechselt werden. Der Mehrzweckstreifen muss auch in Anhang 1 bei den Markierungen visualisiert werden.		
SZ	Überregulierungen sind zu vermeiden. Radfahrern auf Rechtsabbiegestreifen das Geradeausfahren zu erlauben, ist nicht unproblematisch.		
asa	Radfahrern auf Rechtsabbiegestreifen das Geradeausfahren zu erlauben ist nicht unproblematisch.		
bfu	Grundsätzlich sind wir mit den übrigen Änderungen einverstanden. Insbesondere die Einschränkung des Rückwärtsfahrens ist positiv zu bewerten.		
TCS	MAIS: - le TCS est opposé à l'interdiction de marche arrière sur les parcours d'une certaine longueur. Voir remarque 3.60. - la définition des bandes polyvalentes, de même que les conditions de leur mise en place, doivent être ancrées dans les ordonnances. Au surplus, les modifications sont acceptées.		
strasse schweiz	Betreffend das Rückwärtsfahren, das gemäss Art. 60 Abs. 1 E-StBV eingeschränkt werden soll, haben wir Bedenken, was das Manövrieren von Lastwagen beim Auf- und Abladen betrifft. Unter dem Vorwand der „Weiterentwicklung“ wird hier einmal mehr ein Ausbau bzw. eine Verschärfung von Vorschriften angestrebt. In der Praxis gibt es viele Situationen – auch auf unübersichtlichen Strassen oder über längere Strecken –, in denen ein Nutzfahrzeug den Lade- oder Abladeort nur durch Rückwärtsfahren erreichen kann, so dass eine Umsetzung der neuen Einschränkung nicht möglich ist und nur zu einem Ausbau der Regelungsdichte führt. Solche aufgrund der örtlichen Gegebenheit zwingend notwendigen		

	Manöver müssen natürlich auch nach dem geplanten neuen Recht möglich sein.
FMS	Wie strasseschweiz.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo BS	Wie BS.
Kapo NW	Wie NW.
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.
Schweiz Mobil	Die verständliche Adressierung des Signals «Sackgasse» ist mehr als wünschenswert, förderte doch die Verwendung des bisherigen Signals auch in jenen (häufigen) Fällen, bei denen eine Durchlässigkeit für Velofahrende gegeben ist, die Annahme, dass Signale für Velofahrende manchmal keine Bedeutung haben. Mit dem neuen Signal kann klar angezeigt werden, dass die «Sackgasse» nicht für Velofahrende gilt.
VöV	Hier fällt auf, dass Änderungen bzgl. Signalisierung und Markierung von Bahnübergängen kein wirkliches Thema sind. Gerade bei Strassenbahnen bzw. Bahnen mit Fahrt auf Sicht stellt man teilweise regional unterschiedliche Ansätze fest, was besser zu vermeiden wäre.
AGVS	Betreffend Rückwärtsfahren, das gemäss Art. 60 Abs. 1 E-StBV eingeschränkt werden soll: Wir begrüßen zwar die dadurch angestrebte Vermeidung von folgens schweren Unfällen, haben aber doch Bedenken, was das Manövrieren von Lastwagen beim Auf- und Abladen betrifft. Dort gibt es nämlich Situationen - auch auf unübersichtlichen Strassen oder über längere Strecken -, wo ein Nutzfahrzeug den Lade- oder Abladeort nur durch Rückwärtsfahren erreichen kann. Solche aufgrund der örtlichen Gegebenheit zwingend notwendigen Manöver müssen natürlich auch nach dem geplanten neuen Recht möglich sein. Im Weiteren ist es u.E. nicht ganz unproblematisch, Radfahrenden auf Rechtsabbiegestreifen das Geradeausfahren zu erlauben.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
Mobil-tant.org	Nous craignons souvent les mesures que le BPA préconise, souvent trop décalées par rapport à la réalité et bien trop extrémistes. Nous ne partageons par exemple pas du tout le concept «vision zéro» qui est absurde de vouloir imposer à la circulation routière. Même dans un environnement totalement sécurisé et contrôlé par des moyens techniques très évolués, comme le réseau de chemin de fer, des accidents se produisent malgré tout. Cette vision permet tous les excès et rend particulièrement pénible la vie des usagers. Mais dans le cas présent, elles semblent raisonnables.
kf	Insbesondere die Schaffung von Veloparkplätzen sind sinnvoll.
BAV	Wie VöV.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (7)			
wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 6
SH	Das Rückwärtsfahren muss genauer ausgelegt werden. Darf z.B. auch über längere Strecken rückwärts gefahren werden und muss dazu wie früher die Fahrbahnseite gewechselt werden. Der Mehrzweckstreifen muss auch in Anhang 1 bei den Markierungen visualisiert werden.		
ASTAG	Betreffend Rückwärtsfahren, das gemäss Art. 60 Abs. 1 E-StBV eingeschränkt werden soll: Wir begrüßen zwar die dadurch angestrebte Vermeidung von folgens schweren Unfällen, haben aber doch Bedenken, was das Manövrieren von Lastwagen beim Auf- und Abladen betrifft. Unter dem Vorwand der „Weiterentwicklung“ wird hier einmal mehr ein Ausbau resp. eine Verschärfung von Vorschriften angestrebt (Projekt „Via sicura“)! In der Praxis gibt es aber viele Situationen - auch auf unübersichtlichen Strassen oder über längere Strecken -, wo ein Nutzfahrzeug den Lade- oder Abladeort nur durch Rückwärtsfahren erreichen kann, so dass eine Umsetzung der neuen Einschränkung nicht möglich ist und nur zu einem Ausbau der Regelungsdichte führt. Solche aufgrund der örtlichen Gegebenheit zwingend notwendigen Manöver müssen natürlich auch nach dem geplanten neuen Recht möglich sein. Insgesamt würde damit eine neue Regelung geschaffen, was dem Grundsatz der Entrüm-		

	pelung widerspricht!
Schweiz. Gewer- bever- band	Wie ASTAG.
Kapo SH	Wie SH.
AGVS	Wie Ja mit Bemerkung.
VAE	Zu theoretisch, kontra Praxis. Das Geradeausfahren für Radfahrer auf Rechtsabbiegestreifen zu erlauben, erachten wir als sehr gefährlich. Diese Änderung lehnen wir entschieden ab.
IGBF	Siehe unsere beiliegende Stellungnahme. Wie 2.15 Nein mit Bemerkung.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (6)		
wovon	Bund:	Kantone: 1 Übrige Stellen: 5
GE, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Centre Patronal, tpg, Kapo AG,		

2.17 Weiterentwicklung: Sind Sie mit den vorgeschlagenen Änderungen im Zusammenhang mit den Lichtsignalanlagen einverstanden (vgl. Groberläuterungen, F.2)?

JA (47)

wovon Bund: 1 Kantone: 15 Übrige Stellen: 31

TG, SG, OW, GL, SO, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, UR, AR,
 sva FR, vif LU,
 SP Schweiz,
 SVSAA,
 asa, TCS, ACS, FREC, SchweizMobil, tpg, SVLT, BUL, SIK, VAE, IGBF,
 KSPD, Stapo Winterthur, Stapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR,
 Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH,

JA mit Bemerkung (18)

wovon Bund: 1 Kantone: 5 Übrige Stellen: 12

NE	En article 157/2 OUR-P, il faut préciser qu'il s'agit d'une traversée piétonne sur un passage pour piétons. Proposition : ajouter "chaussée transversale avec passage pour piétons"
NW	Grundsätzlich ja. Wir sind der Meinung, dass der Einsatz von rot-gelben Ampeln mit 2 oder 3 Kammern (bei Baustellen) problematisch ist. Erfahrungen haben gezeigt, dass die Verkehrsteilnehmer verunsichert sind, wenn nach dem Rotlicht das Gelblicht erscheint. Wenn aber die Möglichkeit für 2 Farben-Ampeln geschaffen werden, sollte klar definiert werden, dass bei Baustellen, Ausfahrten von Rettungsdiensten usw. nur die Zwei-Farben-Ampeln verwendet werden dürfen (gem. Art. 158 Abs. 2 können für den Fahrverkehr verwendet werden). Ansonsten wird auch hier keine Einheitlichkeit erreicht und es wird wieder unterschiedlich signalisiert.
SH	Die Thematik Abschaffung Konfliktgrün sollte zu gegebener Zeit wieder aufgenommen werden, da dies die vermutlich beste Lösung wäre, Unfälle zu verhindern.
SZ	Überregulierungen sind zu vermeiden.
VD	Préciser chaussée transversale «munie d'un passage pour piétons». Fléchage des 3 directions à la place des lentilles pleines inapproprié (complication, déresponsabilisation).
ASTAG	Grundsätzlich sind wir mit dieser neuen Ergänzung einverstanden. Allerdings muss diese zwingend im Vollzug (B-SSV, Weisungen etc.) nochmals damit ergänzt werden, dass Lichtsignalanlagen nicht zusehends zum Bremsen des Verkehrsflusses eingesetzt werden, sondern wieder prioritär - wie ursprünglich vorgesehen - der Verkehrssicherheit dienen. Wir haben hierbei zustimmend zur Kenntnis genommen, dass unsere bereits gemachten Vorbehalte gegen eine weitergehende Rampenbewirtschaftung bereits partiell eingeflossen sind.
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.
bfu	Die Abschaffung des Vollgrüns ist positiv zu bewerten. Die Differenzierung beim Vollgrün für Auto- und Velofahrer ist nicht sinnvoll. Eine einheitliche Lösung wäre besser, da Velofahrer zumeist auch Autofahrer sind oder werden. Konflikte müssen auch für Radfahrer zwingend angezeigt werden. Die Einführung von Grünpfeilen (die bis anhin gesichertes Abbiegen signalisierten) zu einem Signal für ungesichertes Abbiegen sobald mit gelbem Blinklicht kombiniert, ist ein relativ gravierender Eingriff. Der Informationsgehalt des gelben Warnblinkers ohne Symbol ist verhältnismässig gering. Besser wäre es, wenn es dieses Symbol beispielsweise mit einem potentiellen Konfliktgegner (Personenwagen, Fahrrad) gäbe. Dies wäre ein Hinweis auf entgegenkommenden Verkehr. Rot-gelbe Ampeln sind aus verkehrspsychologischer Sicht kritisch zu bewerten. Da sie oft ausgeschaltet sind, handelt es sich um eine unterbrochene Information, die relativ plötzlich erscheint. Es ist deshalb zu prüfen, ob dies negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat.
VCS	Differenzierungen zum Vortrittsrecht bei Lichtsignalanlagen dürfen die Verkehrsteilnehmenden nicht überfordern und sollten intuitiv richtig wahrgenommen werden. Es mangelt oft am Verkehrsregelwissen oder an der notwenigen Zeit, die Kenntnisse richtig anzuwen-

	den, wenn es grün wird. Wir begrüßen einheitliche Regelungen für Auto- und Velofahrende. Sonst gilt für dieselbe Person einmal diese, einmal die andere Regel, je nach Verkehrsmittel. Ob die Umstellung vom <i>Grünpfeil als gesichertes Abbiegen</i> auf <i>Grünpfeil mit Blinklicht als ungesichertes Abbiegen</i> den Praxistest besteht, können wir nicht abschätzen. Im Zweifelsfall befürworten wir entsprechende Abklärungen, Pilotversuche.
strasse schweiz	Grundsätzlich sind wir mit diesen Änderungen einverstanden. Allerdings sollte im Vollzug (BSSV, Weisungen, etc.) insofern eine Ergänzung erfolgen, als Lichtsignalanlagen nicht zusehends zur Behinderung des Verkehrsflusses eingesetzt werden, sondern wieder prioritär – wie ursprünglich vorgesehen – der Verkehrssicherheit dienen.
FMS	Wie strasseschweiz.
Kapo NW	Wie NW.
Tiefbau- amt NW	Wie Kapo NW.
VöV	Auch hier fällt auf, dass die Signalisierung von Bahnübergängen mit LSA kein aktuelles Thema ist. Ein beabsichtigtes Forschungsprojekt wurde z.B. nicht gestartet. (VSS 2006-302: Höhengleiche Kreuzungen Strasse - Schiene, Anforderungen an die Signalsteuerung, Bestandteil des Forschungsbündels Verkehrsregelungssysteme) Vor allem bei Lichtsignalen stellt man teilweise regional unterschiedliche Ansätze fest, was besser zu vermeiden wäre.
AGVS	Grundsätzlich sind wir mit diesen Änderungen einverstanden. Allerdings sollte im Vollzug (BSSV, Weisungen, etc.) insofern eine Ergänzung erfolgen, als Lichtsignalanlagen nicht zusehends zur Behinderung des Verkehrsflusses eingesetzt werden, sondern wieder prioritär – wie ursprünglich vorgesehen – der Verkehrssicherheit dienen. Im Weiteren ist bei den rot-gelben Ampeln am Kriterium „Verwendung nur in Ausnahmefällen“ festzuhalten, da es immer noch Situationen im Verzweigungsbereich gibt, die für den Fahrzeuglenker bezüglich Vortrittsrecht unklar sind. Dreikammerampeln mit rotem, gelbem und gelb blinkendem, jedoch ohne grünes Licht, sollten im Bereich von Verzeigungen nicht verwendet werden dürfen.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
kf	Es erscheint als sinnvoll, vermehrt mit Pfeilen zu arbeiten. Ebenfalls die Überarbeitung des „Rechts abbiegen, wenn gleichzeitig Fussgänger grün haben“ erscheint überarbeitungswürdig. Diese Situation führt immer wieder zu gefährlichen Situationen.
BAV	Wie VöV.

NEIN ()		
wovon	Bund:	Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (20)		
wovon	Bund:	Kantone: 4 Übrige Stellen: 16
BE	Gemeint ist nicht Punkt E.5.2., sondern F.2. Siehe Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln betreffend Lichtsignalanlagen (LSA) und Verkehrsmanagement (VM).	
BS	Das Thema des freien Abbiegens für Veloverkehr bzw. der Veloquerung analog FG-Querung bei Konfliktgrün sollte aber noch aufgenommen werden.	
SH	Die Thematik Abschaffung Konfliktgrün sollte zu gegebener Zeit wieder aufgenommen werden, da dies die vermutlich beste Lösung wäre, Unfälle zu verhindern.	
VS	A l'art 157/2 OUR P, la notion «aux piétons engagés sur la chaussée transversale» ne précise pas la présence ou non d'un passage pour piétons. Ainsi, le piéton engagé sur la chaussée transversale serait toujours prioritaire dans le cas qui nous occupe. Cette règle est actuellement méconnue. Ne faudrait-il pas dès lors mentionner «chaussée transversale munie d'un passage pour piétons» ?	
Stadt Bern	<u>Einheitliche Regelung</u> Bei Abschaffung des Vollgrüns muss eine neue Maske „Dreizackpfeil“ geschaffen werden. Im Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr wird der Wunsch postuliert, „den internationalen Strassenverkehr zu erleichtern und die Sicherheit auf den Strassen durch die Annahme einheitlicher Verkehrsregeln zu erhöhen“. Die Schaffung einer Signalmaske „Dreifachpfeil“, die einmalig in der Welt wäre, widerspricht diesem Wunsch. Die heutige Regelung mit Vollgrün ist in allen benachbarten Ländern (F, FL, D, Ö, I)	

vorhanden. Die Regelung „Fahrt mit Vortritt“ ist in keinem Land vorhanden.

Inflation der Blinker

Zukünftig ist keine Hervorhebung der besonderen Gefahrenstellen mehr möglich. Bisher konnte man Blinker an den gefährlichen Stellen anbringen. Wenn Blinker sparsam eingesetzt werden, dann fallen diese besonders auf und warnen gut vor diesen gefährlichen Stellen. Wenn künftig an weiteren, auch an eigentlich ungefährlichen Stellen zusätzliche Blinker angebracht werden, dann fallen die Blinker an den besonderen Gefahrenstellen weniger deutlich auf.

Die Stadt Bern beantragt daher, die heutige Regelung mit Vollgrün beizubehalten mit der Ergänzung eines optionalen Blinkers, dort wo besondere Gefahren vorhanden sind.

Sicherheitsverlust durch häufigere Ausfälle

Die Abschaffung des Vollgrüns bedeutet mehr primärüberwachte Lampen (Blinker) an Lichtsignalanlagen. Dies führt zwangsläufig auch zu einer steigenden Zahl von Ampelausfällen. An einem vierarmigen Knoten mit Fussgängerstreifen und mit je einem Fahrstreifen in den Zufahrten werden zu den minimal 36 vorhandenen Lampen, wovon 12 Lampen primärüberwacht sind, weitere 12 primärüberwachte Blinker neu montiert.

In diesem Beispiel verdoppelt sich die Ausfallhäufigkeit der LSA

Neue zusätzliche primärüberwachte Blinker schaffen eine höhere Ausfallhäufigkeit an LSA. Es ist zu bezweifeln, dass der Sicherheitsgewinn der zusätzlichen Blinker den Sicherheitsverlust der häufigeren Ausfälle übersteigt.

Die Stadt Bern beantragt, an LSA keine zusätzlichen primärüberwachten Blinker vorzusehen.

Weiterhin Anzeige „Fahrt ohne Konflikt“

Der Art. 71 Abs. 3 der gültigen SSV ist leider zweideutig formuliert. Er lässt sich auf zwei Arten interpretieren:

1. Fahrt durch grüne Pfeile ohne Blinker freigegeben = Fahrt mit Vortritt
2. Fahrt durch grüne Pfeile ohne Blinker freigegeben = Fahrt ohne Konflikt

Erst mit Hinzuziehung der SN VSS 640 836 (verbindlich durch SR 741.211.5 Art. 3) wird die heute gültige Regelung eindeutig klar: „Grüne Pfeile in Leuchtfeldern zeigen konfliktfreie Fahrt an, sofern nicht gleichzeitig daneben ein gelbes Hilfssignal blinkt.“ Der Art. 71 Abs. 3 SSV kann folglich nur entsprechend 2. (Fahrt ohne Konflikt) ausgelegt werden, da SN VSS und SSV widerspruchsfrei sein müssen. Es ist heute z. B. gemäss der SN VSS nicht erlaubt, einem Geradeausfahrstreifen einen Pfeil ohne Blinker zu signalisieren, wenn er einen Konflikt mit einem Gegenlinksabbieger hat. In diesem Fall müsste ein Vollgrün ggf. mit Zusatztafel „Pfeil gerade“ montiert werden.

Aufgrund der gemachten Erfahrungen, auch mit LSA-Experten, ist davon auszugehen, dass in der ganzen Schweiz Lichtsignalanlagen falsch aufgestellt wurden und werden.

Es ist davon auszugehen, dass nur sehr wenige Verkehrsteilnehmende die heute gültige Regelung kennen, verursacht insbesondere durch die o. g. zweideutige Formulierung des Art. 71 Abs. 3 SSV bei gleichzeitiger Unkenntnis der SN 640 836, die i.d.R. nur von LSA-Experten angewendet werden muss. Hierdurch kann auch z. T. erklärt werden, dass die Kenntnis der Bedeutung des Vollgrüns in Studien schlecht ausgefallen ist, da ja die meisten Verkehrsteilnehmer die Bedeutung der Lichtsignalgeber nicht kennen und auch oftmals von Behörden falsch signalisiert wird.

Die heute gültige Regel für „Fahrt ohne Blinker freigegeben“ bedeutend mit „Fahrt ohne Konflikt“ soll mit der StBV und BSSV in „Fahrt mit Vortritt“ gewandelt werden. Nicht die Unkenntnis der Vortrittsverhältnisse (Wer hat Vortritt?) ist aber Ursache der meisten Unfälle, sondern die Unkenntnis der Konfliktverhältnisse (Habe ich einen Konflikt?). So sind an einem unregelmässigen Knotenpunkt die Vortrittsverhältnisse der Verkehrsströme zueinander für die Verkehrsteilnehmenden klar definiert – nur so können unregelmässige Verzweigungen überhaupt funktionieren. Übertragen auf einen mit LSA geregelten Knoten sind die Vortrittsverhältnisse implizit ebenfalls eindeutig. Aufgrund der verschiedenen LSA-Schaltungen ist es jedoch möglich, einmal einzelne Verkehrsströme gemeinsam bedingt verträglich freizugeben oder auch bei Freigabe des einen Stroms den anderen zu sperren. Dem Gegenverkehr sollte dann angezeigt werden können, ob im einen Fall mit einer „Fahrt mit Konflikt“ oder im anderen Fall mit einer „Fahrt ohne Konflikt“ zu rechnen ist.

Bei Unfällen zwischen gleichzeitig freigegebenen Verkehrsströmen ist immer ein Verkehrsteilnehmender mit Vortritt beteiligt. Die Anzeige, dass der Verkehrsstrom mit Vortritt auch mit einem Konflikt zu rechnen hat, erhöht die Verkehrssicherheit.

Die Stadt Bern beantragt daher, die heutige Regelung „Fahrt durch grüne Pfeile ohne Blinker freigegeben = Fahrt ohne Konflikt“ beizubehalten

Alternatives System Vollgrün mit Blinker

Der in den Groberläuterungen erwähnte Forschungsbericht der bfu von 1994 empfiehlt für Linksabbieger von den existierenden Regelungen den Pfeil mit vollgelbem Blinker, da dieses Signal die Aufmerksamkeit der Lenker erhöht. Es wird empfohlen auf die Anwendung des Vollgrüns in diesem Fall zu verzichten. Diese Empfehlung des Berichts kann heute bei allen Lichtsignalanlagen in der Schweiz mit zwei oder mehr Fahrstreifen in der Zufahrt als umgesetzt angesehen werden.

	Der Bericht beantwortet nicht, wie Zufahrten mit nur einem Fahrstreifen, auf dem in alle Richtungen gefahren werden darf, zu signalisieren sind. Eine Alternative zum Vollgrün wurde bei einstreifigen Zufahrten bisher von der bfu nicht untersucht. Dennoch wird der Bericht hier zitiert, wenn es jetzt um die Abschaffung des Vollgrüns bei einstreifigen Zufahrten geht. Z. B. wurde in dem Forschungsbericht der bfu nicht die Regelung Vollgrün mit Blinker (dem am besten verstandenen Signal) untersucht. Es kann aber auch ohne Untersuchung angenommen werden, dass ein Vollgrün mit Blinker ebenso verständlich auf einen Konflikt (ohne Vortritt) hinweist, wie ein Pfeilsignalgeber mit Blinker. Die Regelung „Dreizackpfeil mit Blinker“ unterscheidet sich vom „Vollgrün mit Blinker“ lediglich durch die Angabe der 3 möglichen Fahrtrichtungen, wogegen das Vollgrün diese Angabe offen lässt. Nun ist aber nicht bekannt, dass das Offenhalten der Möglichkeiten, wohin man fahren darf, bisher als Problem des Vollgrüns zu Tage getreten ist. Bei der Anzeige eines möglichen Konflikts nach links und rechts sind beide Anzeigemöglichkeiten aufgrund des bei beiden Varianten gleichermassen vorhandenen Blinkers gleichwertig. Überlegen ist das Vollgrün dem Dreizackpfeil aber, weil er auf einen Konflikt, wenn auch auf einen mit Vortritt, gegenüber dem Gegenverkehr (entgegenkommende Linksabbieger) hinweisen kann. Wir haben an einzelnen speziellen Standorten im Kanton Bern ein Vollgrün mit zusätzlichem Blinker montiert. Vergleichbare Regelungen gibt es auch in einigen anderen Kantonen, z. B. TG, VD, SZ oder auch international z. B. in Baden-Württemberg. Nach unseren Erkenntnissen sind die Erfahrungen durchweg positiv. Ein Vollgrün mit Blinker hat wesentliche Vorteile gegenüber einem Dreizackpfeil mit Blinker: 1. Ein Blinker muss nur dort angebracht werden, wo er auf eine <u>besondere</u> Gefahr hinweisen muss. Daher werden Blinker an diesen besonderen Stellen besser wahrgenommen, da an unproblematischen Stellen keine Blinker montiert sind. Der „besondere“ Blinker geht dann nicht im Meer der „unproblematischen“ Blinker unter. 2. Blinker am Vollgrün müssen nicht primärüberwacht werden (Erklärung: bei Ausfall von primärüberwachten Blinkern fällt die gesamte LSA bis zur durchgeführten Reparatur aus); d. h. die LSA hat eine höhere Ausfallsicherheit gegenüber den primärüberwachten Blinkern beim Dreizackpfeil. 3. Es müssen z. B. nicht zwei Blinker nach links bei Konflikt mit Gegenverkehr und Fussgänger angebracht werden, sondern nur je nach <u>tatsächlichem</u> Erfordernis (besondere Gefahr) 0, 1 oder 2 Blinker. <u>Nachrüsten von Lichtsignalanlagen ist teuer – Zweistufige Einführung</u> Das Nachrüsten von Blinkern an bestehenden LSA ist teuer. Ein zusätzlicher Blinker kann bis zu 8000 CHF in der Nachrüstung kosten. In der Praxis wird es auch vorkommen, dass an einzelnen Anlagen aufgrund fehlender Reserven gar keine zusätzlichen Blinker mehr nachgerüstet werden können. Je nach Übergangsfristen könnte dies zu einem vorzeitigen Ersatz der ganzen LSA führen. Eine zweistufige Einführung reduziert die Kosten für die Betreiber: 1. Mit den StBV und BSSV Einführung eines optionalen Blinkers am Vollgrün 2. Nach Erfordernis in einer Revision Einführung des obligatorischen Blinkers am Dreizackpfeil In der 1. Stufe würde an vielen LSA ein Blinker am Vollgrün montiert werden. Die Altanlagen könnten mit heutigem Vollgrün weiter betrieben werden und deren Bestand würde sich über die Jahre automatisch ausdünnen. Besteht in einigen Jahren immer noch die Anforderung, einen Dreizackpfeil einzuführen, so könnte dies an den LSA, die in der Stufe 1 mit Blinker realisiert wurden, durch einen günstigen Einsatz einer Dreizackmaske kostengünstig nachgerüstet werden. <u>Die Stadt Bern beantragt, Vollgrün mit (optionalem) Blinker jetzt einzuführen anstatt eines Dreizackpfeils mit (obligatorischem) Blinker. Wenn nötig kann der Dreizackpfeil in einem zweiten Schritt eingeführt werden.</u>
SFV	Die Regelung wonach bei Ampeln mit Lichtern ohne Pfeile keinen anderen Strassenbenützern den Vortritt eingeräumt werden muss, unterstützen wir. Dies trägt zur Vereinfachung der Regeln bei. Bei den rot-gelben Ampeln muss das enge Kriterium „Verwendung nur in Ausnahmefällen“ bestehen bleiben, das immer noch Situationen im Verzweigungsbereich anzutreffen sind, die für den Fahrzeuglenker bezüglich Vortrittsrecht unklar sind. Dreikammerampeln mit rotem, gelbem und gelb blinkendem, jedoch ohne grünes Licht, sollen im Bereich von Verzeigungen nicht verwendet werden dürfen. Die Lichtsignalanlagen müssen abschliessend geregelt werden. Es darf nicht sein, dass im Gemeinwesen weiterhin individuell kreative Lösungen verwendet werden wie z.B. drei grüne Pfeile oder bei Dreikammerampeln anstelle von „grün“ ein gelb blinkendes Licht analog Baustelle.
VCS	Differenzierungen zum Vortrittsrecht bei Lichtsignalanlagen dürfen die Verkehrsteilnehmenden nicht überfordern und sollten intuitiv richtig wahrgenommen werden. Es mangelt oft am Verkehrsregelwissen oder an der notwendigen Zeit, die Kenntnisse richtig anzuwen-

	den, wenn es grün wird. Wir begrüßen einheitliche Regelungen für Auto- und Velofahrende. Sonst gilt für dieselbe Person einmal diese, einmal die andere Regel, je nach Verkehrsmittel. Ob die Umstellung vom <i>Grünpfeil als gesichertes Abbiegen</i> auf <i>Grünpfeil mit Blinklicht als ungesichertes Abbiegen</i> den Praxistest besteht, können wir nicht abschätzen. Im Zweifelsfall befürworten wir entsprechende Abklärungen, Pilotversuche.
Kapo BE	Wie BE.
COCRBT	A l'art 157/2 OUR P, la notion «aux piétons engagés sur la chaussée transversale» ne précise pas la présence ou non d'un passage pour piétons. Ainsi, tout piéton engagé sur la chaussée transversale serait toujours prioritaire dans le cas qui nous occupe. Cette règle est actuellement méconnue. Ne faudrait-il pas dès lors mentionner «chaussée transversale munie d'un passage pour piétons?»
Kapo BS	Wie BS.
Kapo SH	Wie SH.
Schweiz. Städteverband	Die Änderungen im Zusammenhang mit den Lichtsignalanlagen werden mehrheitlich abgelehnt. Dies aus folgenden Gründen: - Einheitliche Regelung Bei Abschaffung des Vollgrüns muss eine neue Maske „Dreizackpfeil“ geschaffen werden. Im Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr wird der Wunsch postuliert, „<i>den internationalen Strassenverkehr zu erleichtern und die Sicherheit auf den Strassen durch die Annahme einheitlicher Verkehrsregeln zu erhöhen</i>“. Die Schaffung einer Signalmaske „Dreifachpfeil“, die einmalig in der Welt wäre, widerspricht diesem Wunsch. Die heutige Regelung mit Vollgrün ist in allen benachbarten Ländern (F, FL, D, Ö, I) vorhanden. Die Regelung „Fahrt mit Vortritt“ ist in keinem Land vorhanden. - Inflation der Blinker Zukünftig ist keine Hervorhebung der besonderen Gefahrenstellen mehr möglich. Bisher konnte man Blinker an den gefährlichen Stellen anbringen. Wenn Blinker sparsam eingesetzt werden, dann fallen diese besonders auf und warnen gut vor diesen gefährlichen Stellen. Wenn künftig an weiteren, auch an eigentlich ungefährlichen Stellen zusätzliche Blinker angebracht werden, dann fallen die Blinker an den besonderen Gefahrenstellen weniger deutlich auf. Der Städteverband beantragt daher, die heutige Regelung mit Vollgrün beizubehalten mit der Ergänzung eines optionalen Blinkers, dort wo besondere Gefahren vorhanden sind. - Sicherheitsverlust durch häufigere Ausfälle Die Abschaffung des Vollgrüns bedeutet mehr primärüberwachte Lampen (Blinker) an Lichtsignalanlagen. Dies führt zwangsläufig auch zu einer steigenden Zahl von Ampelausfällen. An einem vierarmigen Knoten mit Fussgängerstreifen und mit je einem Fahrstreifen in den Zufahrten werden zu den minimal 36 vorhandenen Lampen, wovon 12 Lampen primärüberwacht sind, weitere 12 primärüberwachte Blinker neu montiert. In diesem Beispiel verdoppelt sich die Ausfallhäufigkeit der LSA. Neue zusätzliche primärüberwachte Blinker schaffen eine höhere Ausfallhäufigkeit an LSA. Es ist zu bezweifeln, dass der Sicherheitsgewinn der zusätzlichen Blinker den Sicherheitsverlust der häufigeren Ausfälle übersteigt. Der Städteverband beantragt, an LSA keine zusätzlichen primärüberwachten Blinker vorzusehen. - Weiterhin Anzeige «Fahrt ohne Konflikt» Der Art. 71 Abs. 3 der gültigen SSV ist leider zweideutig formuliert. Er lässt sich auf zwei Arten interpretieren: 1. Fahrt durch grüne Pfeile ohne Blinker freigegeben = Fahrt mit Vortritt 2. Fahrt durch grüne Pfeile ohne Blinker freigegeben = Fahrt ohne Konflikt Erst mit Hinzuziehung der SN VSS 640 836 (verbindlich durch SR 741.211.5 Art. 3) wird die heute gültige Regelung eindeutig klar: «<i>Grüne Pfeile in Leuchtfeldern zeigen konfliktfreie Fahrt an, sofern nicht gleichzeitig daneben ein gelbes Hilfssignal blinkt.</i>» Der Art. 71 Abs. 3 SSV kann folglich nur entsprechend Punkt 2 (Fahrt ohne Konflikt) ausgelegt werden, da SN VSS und SSV widerspruchsfrei sein müssen. Es ist heute z.B. gemäss der SN VSS nicht erlaubt, einem Geradeausfahrstreifen einen Pfeil ohne Blinker zu signalisieren, wenn er einen Konflikt mit einem Gegenlinksabbieger hat. In diesem Fall müsste ein Vollgrün ggf. mit Zusatztafel „Pfeil gerade“ montiert werden. Aufgrund der gemachten Erfahrungen und der Aussagen von LSA-Experten ist davon auszugehen, dass in der ganzen Schweiz Lichtsignalanlagen falsch aufgestellt wurden und werden. Es ist weiter davon auszugehen, dass nur sehr wenige Verkehrsteilnehmende die heute gültige Regelung kennen, verursacht insbesondere durch die o. g. zweideutige Formulierung des Art. 71 Abs. 3 SSV bei gleichzeitiger Unkenntnis der SN 640 836, die i.d.R. nur von LSA-Experten angewendet werden muss. Hierdurch kann auch z. T. erklärt werden, dass die Kenntnis der Bedeutung des Vollgrüns in Studien schlecht ausgefallen

ist, da ja die meisten Verkehrsteilnehmer die Bedeutung der Lichtsignalgeber nicht kennen und auch oftmals von Behörden falsch signalisiert wird.

Die heute gültige Regel für „Fahrt ohne Blinker freigegeben“ gleichbedeutend mit „Fahrt ohne Konflikt“ soll mit der StBV und BSSV in „Fahrt mit Vortritt“ gewandelt werden. Nicht die Unkenntnis der Vortrittsverhältnisse (Wer hat Vortritt?) ist aber Ursache der meisten Unfälle, sondern die Unkenntnis der Konfliktverhältnisse (Habe ich einen Konflikt?). So sind an einem ungeregelten Knotenpunkt die Vortrittsverhältnisse der Verkehrsströme zueinander für die Verkehrsteilnehmenden klar definiert – nur so können unregelmässige Verzweigungen überhaupt funktionieren. Übertragen auf einen mit LSA geregelten Knoten sind die Vortrittsverhältnisse implizit ebenfalls eindeutig. Aufgrund der verschiedenen LSA-Schaltungen ist es jedoch möglich, einmal einzelne Verkehrsströme gemeinsam bedingt verträglich freizugeben oder auch bei Freigabe des einen Stroms den anderen zu sperren. Dem Gegenverkehr sollte dann angezeigt werden können, ob im einen Fall mit einer „Fahrt mit Konflikt“ oder im anderen Fall mit einer „Fahrt ohne Konflikt“ zu rechnen ist.

Bei Unfällen zwischen gleichzeitig freigegebenen Verkehrsströmen ist immer ein Verkehrsteilnehmender mit Vortritt beteiligt. Die Anzeige, dass der Verkehrsstrom mit Vortritt auch mit einem Konflikt zu rechnen hat, erhöht die Verkehrssicherheit.

Der Städteverband beantragt daher, die heutige Regelung «Fahrt durch grüne Pfeile ohne Blinker freigegeben = Fahrt ohne Konflikt» beizubehalten.

- Alternatives System Vollgrün mit Blinker

Der in den Groberläuterungen erwähnte Forschungsbericht der bfu von 1994 empfiehlt für Linksabbieger von den existierenden Regelungen den Pfeil mit vollgelbem Blinker, da dieses Signal die Aufmerksamkeit der Lenker erhöht. Es wird empfohlen auf die Anwendung des Vollgrüns in diesem Fall zu verzichten. Diese Empfehlung des Berichts kann heute bei allen Lichtsignalanlagen in der Schweiz mit zwei oder mehr Fahrstreifen in der Zufahrt als umgesetzt angesehen werden.

Der Bericht beantwortet nicht, wie Zufahrten mit nur einem Fahrstreifen, auf dem in alle Richtungen gefahren werden darf, zu signalisieren sind. Eine Alternative zum Vollgrün wurde bei einstreifigen Zufahrten bisher von der bfu nicht untersucht. Dennoch wird der Bericht hier zitiert, wenn es jetzt um die Abschaffung des Vollgrüns bei einstreifigen Zufahrten geht. Z. B. wurde in dem Forschungsbericht der bfu nicht die Regelung Vollgrün mit Blinker (dem am besten verstandenen Signal) untersucht. Es kann aber auch ohne Untersuchung angenommen werden, dass ein Vollgrün mit Blinker ebenso verständlich auf einen Konflikt (ohne Vortritt) hinweist, wie ein Pfeilsignalgeber mit Blinker.

Die Regelung „Dreizackpfeil mit Blinker“ unterscheidet sich vom „Vollgrün mit Blinker“ lediglich durch die Angabe der 3 möglichen Fahrtrichtungen, wogegen das Vollgrün diese Angabe offen lässt. Nun ist aber nicht bekannt, dass das Offenhalten der Möglichkeiten, wohin man fahren darf, bisher als Problem des Vollgrüns zu Tage getreten ist. Bei der Anzeige eines möglichen Konflikts nach links und rechts sind beide Anzeigemöglichkeiten aufgrund des bei beiden Varianten gleichermassen vorhandenen Blinkers gleichwertig. Überlegen ist das Vollgrün dem Dreizackpfeil aber, weil er auf einen Konflikt, wenn auch auf einen mit Vortritt, gegenüber dem Gegenverkehr (entgegenkommende Linksabbieger) hinweisen kann.

Im Kanton Bern wurde an einzelnen Standorten ein Vollgrün mit zusätzlichem Blinker montiert. Vergleichbare Regelungen gibt es auch in einigen anderen Kantonen, z. B. TG, VD, SZ oder auch international z. B. in Baden-Württemberg. Die Erfahrungen damit sind positiv.

Ein Vollgrün mit Blinker hat wesentliche Vorteile gegenüber einem Dreizackpfeil mit Blinker:

1. Ein Blinker muss nur dort angebracht werden, wo er auf eine besondere Gefahr hinweisen muss. Daher werden Blinker an diesen besonderen Stellen besser wahrgenommen, da an unproblematischen Stellen keine Blinker montiert sind. Der „besondere“ Blinker geht dann nicht im Meer der „unproblematischen“ Blinker unter.
2. Blinker am Vollgrün müssen nicht primärüberwacht werden (Erklärung: bei Ausfall von primärüberwachten Blinkern fällt die gesamte LSA bis zur durchgeführten Reparatur aus); d. h. die LSA hat eine höhere Ausfallsicherheit gegenüber den primärüberwachten Blinkern beim Dreizackpfeil.
3. Es müssen z. B. nicht zwei Blinker nach links bei Konflikt mit Gegenverkehr und Fussgänger angebracht werden, sondern nur je nach tatsächlichem Erfordernis (besondere Gefahr) 0, 1 oder 2 Blinker.

- Nachrüsten von Lichtsignalanlagen ist teuer – Zweistufige Einführung

Das Nachrüsten von Blinkern an bestehenden LSA ist teuer. Ein zusätzlicher Blinker kann bis zu 8000 CHF in der Nachrüstung kosten. In der Praxis wird es auch vorkommen, dass an einzelnen Anlagen aufgrund fehlender Reserven gar keine zusätzlichen Blinker mehr nachgerüstet werden können. Je nach Übergangsfristen könnte dies zu einem vorzeitigen Ersatz der ganzen LSA führen.

Eine zweistufige Einführung reduziert die Kosten für die Betreiber:

1. Mit den StBV und BSSV Einführung eines optionalen Blinkers am Vollgrün
2. Nach Erfordernis in einer Revision Einführung des obligatorischen Blinkers am

	Dreizackpfeil In der 1. Stufe würde an vielen LSA ein Blinker am Vollgrün montiert werden. Die Altanlagen könnten mit heutigem Vollgrün weiter betrieben werden und deren Bestand würde sich über die Jahre automatisch ausdünnen. Besteht in einigen Jahren immer noch die Erfordernis, einen Dreizackpfeil einzuführen, so könnte dies an den LSA, die in der Stufe 1 mit Blinker realisiert wurden, durch einen günstigen Einsatz einer Dreizackmaske kostengünstig nachgerüstet werden. Der Städteverband beantragt, Vollgrün mit (optionalem) Blinker jetzt einzuführen anstatt eines Dreizackpfeils mit (obligatorischem) Blinker. Wenn nötig kann der Dreizackpfeil in einem zweiten Schritt eingeführt werden.
VöV	Wie Ja mit Bemerkung.
Mobilität.org	On exagère la «difficulté» de différenciation entre les feux à flèches ou pleins. Les automobilistes sont en principe parfaitement capables de faire la différence car ils doivent passer un permis. Contrairement, fort heusement dans un sens, aux piétons.
Schweiz. Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag: Die Verwendung von rot-gelben Ampeln darf nicht ausgeweitet werden, soweit sie für Fussgängerinnen und Fussgänger gelten. Begründung: Rot-gelbe Ampeln können nicht mit Zusatzsignalen für Sehbehinderte ausgerüstet werden, da das gelbe Blinksignal weder taktil noch akustisch vermittelt werden kann. Da bei Rot und bei Orange ein taktiles Signal nicht vibriert, würde für Sehbehinderte nie die Freigabe des Übergangs erfolgen. Bei Fussgängerampeln ist daher immer eine Grünphase notwendig, welche mit einem taktilen und ev. einem akustischen Signal angezeigt wird. Die Grünphase und auch das taktile Signal können dazu auch auf Anforderung erfolgen. Insbesondere bei Schienenübergängen werden bei Nichtbeachten dieser Anforderung Sehbehinderte erheblich gefährdet, da moderne Schienenfahrzeuge im allgemeinen Verkehrslärm kaum hörbar sind.
BKZ	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.
Procap Schweiz	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.
SBV	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.
SZB	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.
Schweiz. Blindenbund	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.
	Der sehr wichtige, sicherheitsrelevante Nutzen der bis heute realisierten Adaptationen beim System der Rot-Grün-Phasen (Vibration, Akustik) für blinde und sehbehinderte Menschen darf unter keinen Umständen in Frage gestellt werden. Dies wäre aber bei jeder Änderung der heute bestehenden Rot-Grün-Phasen der Fall.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (6)			
wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 5
GE, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, Kapo AG,			