



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Verordnung über die Strassenbenützung (StBV)

Ergebnisse der Anhörung

3. Fragen zur E-StBV

3.1 Sind Sie mit Art. 1 E-StBV einverstanden?

JA (70)

wovon Bund: 2 Kantone: 22 Übrige Stellen: 46

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, SVSAA, BAV, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (3)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 1

ZH Hinweis zu lit. a: die Formulierung „während der Verkehrsteilnahme“ ist durch die Formulierung „im Strassenverkehr“ zu ersetzen;
Begründung: sprachlich korrekter und zugleich verständlicher. Kein neuer unbestimmter Rechtsbegriff.

NE Ajouter : "carrefours à sens giratoire"

Kapo ZH Wie ZH.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (9)

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 9

sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, kf, VAE,

3.2 Sind Sie mit Art. 2 E-StBV einverstanden?

JA (29)

wovon	Bund: 1	Kantone: 9	Übrige Stellen: 19
OW, SO, BL, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SVSAA, ACS, tpg, FREC, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, Mobilisant.org, IGBF, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 7
JU	Pourrait-on ajouter les carrefours à sens giratoire dans la définition des intersections ? Le terme fauteuil roulant devrait être mentionné dans toutes les ordonnances y compris l'OETV.		
VD	Nous saluons ces concrétisations jurisprudentielles!		
vif LU	Die Signalisation der Hauptstrassen mit dem Signalen 3.03 / 3.04, ist zu überprüfen. Aus unserer Sicht könnten diese Signale sehr stark reduziert werden. Hauptstrassen sind blau signalisiert (blaue Wegweiser, Vorwegweiser, Ortschaftstafeln, etc.). Zudem ist die vortrittberechtigte Hauptstrasse seitlich mit Führungs- und Wartelinien gekennzeichnet. Vorschlag Art. 2 Abs. 12: Hauptstrassen sind die mit blauen Wegweisern und Ortschaftstafeln gekennzeichneten Strassen. Abs. 7 Trottoirüberfahrten Bei den Trottoirüberfahrten ist eine klare Regelung zwingend nötig. Wie muss eine Trottoirüberfahrt richtig ausgestaltet werden. Es sind Vorgaben betreffend vertikaler Abgrenzung (mind. + 3.0 cm) und Breite der Überfahrt (max. 1.0 m breiter als das weiterführende Trottoir) zu machen. Ev. muss explizit festgeschrieben werden, dass die VSS-Normen die Ausgestaltung der Trottoirüberfahrt regeln müssen.		
Schweiz. Städteverband	Die Definition des «Trottoir» erscheint als klar, ist jedoch nicht vollständig. Es fehlt eine deutliche horizontale Abgrenzung. Dies insbesondere für Fälle, bei welchen zu entscheiden ist, welche von der Strasse abgegrenzte Fläche tatsächlich als Trottoir zu betrachten ist und das Parkverbot darauf Gültigkeit beanspruchen kann (vgl. dazu BGE 103 IV 265, in welchem entschieden wurde, dass gleich gestaltete Flächen auseinander zu halten und als getrennte Verkehrsflächen zu betrachten sind, was zur Folge hat, dass das für das Trottoir geltende Parkverbot nicht auf der ganzen Fläche gilt. Bietet die Grösse und Ausdehnung des Platzes Gewähr dafür, dass zwischen den darauf parkierten Fahrzeugen und den Strassenrand ein für die Fussgänger genügend breiter Raum als Gehweg offen bleibt, so ist Trottoir und Platz auseinander zu halten). Gemäss Absatz 5 sind Radstreifen Teile der Fahrbahn. Sehr oft werden diese Radstreifen jedoch auf Trottoirs geführt, was auch einen Widerspruch zu Absatz 6 darstellt.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG		
ASTAG	Absatz 8: Ist in der Definition der Verzweigung der Kreisverkehrsplatz mit eingeschlossen? Wenn nein, müsste er nicht ebenfalls erwähnt werden? Absatz 9: Mit „weitere dazu berechnete Personen“ sind wohl die in Art. 174 aufgeführten Personen gemeint. Es fragt sich, ob sich ein Verweis auf diese Bestimmung aufdrängt oder ob gar auf Absatz 9 verzichtet werden kann.		
bfu	Wir begrüßen insbesondere folgende Aspekte: - Die Präzisierung der öffentlichen Strassen in Art. 2 Abs. 2 E-StBV, da es oft Diskussionen gibt betreffend privates Eigentum. - Positiv ist auch, dass es nun eine Begriffsdefinition Trottoir gibt (Art. 2 Abs. 6 E-StBV). Wir plädieren aber nicht nur dafür, dass dies ein baulich abgegrenzter Teil einer Strasse sein muss; er sollte überdies auch erhöht sein. Damit besteht eher eine Hemmschwelle, das Trottoir ungebremst zu befahren. Dies wäre dann auch einfacher verständlich im Zusammenhang mit der Trottoirüberfahrt. Zudem wäre dies besser für die Bedürfnisse der Seh-		

	behinderten. - Sehr positiv erachten wir den Art. 2 Abs. 16 E-StBV, wonach die in der VTS erfolgten Definitionen neu in einem umfassenden Sinn für die StBV massgebend sein sollen. Dies stellt einen echten Beitrag für eine erhöhte Benutzerfreundlichkeit dar.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
AGVS	Absatz 8: Ist in der Definition der Verzweigung der Kreisverkehrsplatz miteingeschlossen? Wenn nein, müsste er nicht ebenfalls erwähnt werden? Absatz 9: Mit „weitere dazu berechnigte Personen“ sind wohl die in Art. 174 aufgeführten Personen gemeint. Es fragt sich, ob sich ein Verweis auf diese Bestimmung aufdrängt oder ob gar auf Absatz 9 verzichtet werden kann.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (50)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 13	Übrige Stellen: 36 (1)
BAV	Müsste eindeutig ein Begriff z. B. Schienenfahrzeugen oder besser Eisenbahnfahrzeuge (vgl. EBG und SVG). Alle betroffenen Artikel sind zu bereinigen.		
TG	Änderungsvorschlag zu Art. 2 Abs. 7 E-StBV: Trottoirüberfahrten sind Stellen, an denen die Fahrbahn quer über ein beidseitig erkennbares Trottoir führt. Begründung: Bei einmündenden Strassen, die niveaugleich über ein Trottoir führen, ist zu regeln, unter welchen Voraussetzungen dies auch als Trottoirüberfahrt gilt. Aus Sicht der Verkehrssicherheit sollten niveaugleiche Überfahrten, bei denen der Trottoirverlauf durch Randsteine, eine Markierung oder auf eine andere erkennbare Weise ersichtlich ist, ebenfalls als Trottoirüberfahrt gelten (vgl. Beilage).		
SG	Abs. 12/13: Die allgemeinen Verkehrsregeln gelten sowohl auf Haupt- als auch auf Nebenstrassen, ausgenommen die Vortrittsregelung gemäss Abs. 12. Vorschlag für Abs. 13: «...auf denen die allgemeinen Vortrittsregeln gelten.»		
GL	Es besteht eine begriffliche Inkongruenz zu Art. 3 Abs. 5 E-BSSV (... für Motorfahrzeuge und Fahrräder offene Strassen ...). Auf die Verwendung verschiedener Begrifflichkeiten sollte im Falle gleicher Bedeutung verzichtet werden.		
BS	Wir sind der Auffassung, dass ein Trottoir aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend vertikal von der Fahrbahn abgegrenzt sein muss. Zwischen Trottoir und Fahrbahn kann sich z.B. auch eine Baumrabatte befinden, daher ist der Ausdruck „unmittelbar“ wegzulassen. Wir beantragen, in den Erläuterungen zur Verordnung einen maximalen Abstand von 2m zu erwähnen (analog Art. 59 /Abs. 3 E-StBV). Wir schlagen für Absatz 6 folgende Formulierung vor: Trottoir ist der unmittelbar entlang der Fahrbahn geführte, von dieser baulich vertikal abgegrenzte Teil einer Strasse, der den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten ist. Radstreifen sollten (wie z.B. Busspuren) gleichberechtigt Fahrstreifen sein. Damit wäre die Einhaltung der notwendigen Breiten von alleine gegeben. Ausserdem gehört aus unserer Sicht die Begriffsdefinition für fahrzeugähnlichen Geräte (As. 14) nicht in die E-StBV, sondern vielmehr in Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS). Insbesondere stellt dies kein Problem dar, weil mit Art. 2 Abs. 16 E-StBV alle Begriffsbestimmungen der VTS auch für diese Verordnung gelten.		
BE	Abs. 5 Die Bestimmung „Radstreifen sind Teil eines Fahrstreifens oder einer Fahrbahnhälfte“ greift zu kurz. Im Bereich von Kreuzungen und Verzweigungen müssen sie auch „eigenständige Fahrstreifen“ sein können. Ohne diese Flexibilität würden die Voraussetzungen für die verkehrssichere Organisation von Knoten - insbesondere solche, die mit Lichtsignalen geregelt sind - stark eingeschränkt, dem Erfordernis, unabhängig von Fahrstreifen des Motorfahrzeugverkehrs funktionierende Radstreifen vorzusehen (z.B. separater Linksabbieger für Velos in einen Radweg, oder Radstreifen für indirektes Linksabbiegen, oder Geradeausstreifen für Radstreifen Richtung Strassen mit Verbot für Motorfahrzeuge jeglicher Art etc.) würde nicht Rechnung getragen. Textvorschlag: „... mit gelben Linien markierte Teil einer Fahrbahn“. Abs. 6: Sehr begrüssenswert. Erstmals wird der Begriff „Trottoir“ definiert! Abs. 7: - Eine Breitendefinition wird vermisst. Eine Trottoirüberfahrt von beispielsweise 5 m bei einer Trottoirbreite von 2 m vor und/oder nach der Verzweigung ist eher als vertikales Verkehrsberuhigungselement zu betrachten. - Die Erkenntnisse aus dem laufenden Forschungsauftrag bezüglich Trottoirüberfahrten könnten eine Überarbeitung von Abs. 7 nötig machen. In der bereits angekündigten		

	nächsten Revision ist dies zu berücksichtigen. Textvorschlag: führt. Die Breite der Trottoirüberfahrt soll ungefähr dieselbe Breite aufweisen wie das Trottoir vor und nach der Verzweigung.“ Abs. 8 Wir erachten es als sinnvoll, dass auch das Zusammentreffen von Radwegen mit der Fahrbahn als Verzweigung definiert wird. Der zweite Satz müsste entsprechend angepasst werden. Textvorschlag: „Das Zusammentreffen von Feldwegen, von Garage-, ... Abs. 14: Kinder unter 7 Jahren fahren teilweise auf voll ausgerüsteten Fahrrädern, dürfen damit aber nicht auf der Fahrbahn fahren. Aus diesem Grund sind solche Fahrräder, solange sie von Kindern unter 7 Jahren benutzt werden, als F&G zu bezeichnen. Die Begriffe Behindertenfahrrad/Rollstuhl sind auch mit Art. 24a VTS zu vereinheitlichen Antrag: Abs. 14 entsprechend ergänzen. Neu: Unabhängig geführte Radwege, auf denen eine Hauptroute des Radverkehrs verläuft, sollten einer Nebenstrasse gleichgestellt und beispielsweise als „Fahrradstrasse“ bezeichnet werden. Antrag: Den Begriff „Fahrradstrasse“ einführen und definieren. Weitere verwendete Begrifflichkeiten müssten ebenfalls definiert werden: Radweg/ Fussweg/Wohngebiet/Reitweg)
TI	cpv. 2: sono pubbliche le strade che, indipendentemente dal genere di proprietà, possono essere utilizzate in modo limitato o illimitato da una cerchia indeterminata di persone.
ZH	Die Begriffe "baulich" (Abs. 6) und "vertikal" (Abs. 7) sind nicht korrespondierend. Die Begriffe sind genauer zu definieren (Begriff und Gegenbegriff). Ergänzung Abs. 7 mit Satz 2: sofern ein vertikaler Niveauunterschied (Hinterkante Trottoir) nicht möglich ist, müssen zur Erkennbarkeit einer Trottoirüberfahrt mindestens drei Reihen Bundsteine eingebaut werden.
SH	Abs. 2: Wäre es nicht sinnvoll, den Begriff „Strassen“ durch das Wort „Verkehrsflächen“ zu ersetzen, zumal Plätze etc. auch davon betroffen sind. Abs. 7: Wie werden andere Fälle geregelt, z.B. wenn Einmündungen niveaugleich über das Trottoir führen. (Markierung zwingend notwendig). Abs. 12/13: Allgemeine Verkehrsregeln gelten nicht nur auf Haupt- sondern auch auf Nebenstrassen. Abs. 14: Wäre es nicht angebracht „Kinderfahrräder“ genau zu definieren. In der Bevölkerung herrscht nämlich grosse Unsicherheit, wie diesbezüglich die Vorschriften sind. Mit einem Verweis auf einen entsprechenden VTS-Artikel, könnte Klarheit geschaffen werden.
LU	Die Begriffe der bereits weit verbreiteten sogenannten "Kernfahrbahn" und des "Kreisverkehrsplatzes" sollten aufgenommen werden.
AG	Abs. 5: Ähnliches gilt auch für die Busspur! Radwege sollen als (abgesetzte) Verkehrsflächen für Fahrräder aufgeführt werden. Abs. 6: Ohne baulichen Anschlag von mindestens 3 cm muss damit gerechnet werden, dass das Trottoir überfahren oder als Parkplatz missbraucht wird. Damit ist die Fussgängersicherheit in Frage gestellt! Abs. 8: Die Aufzählung ist mit "...Kreuzungen <u>inkl. Kreisverkehrsplätze</u>, Gabelung..." zu ergänzen. Unter Hinweis auf unsere Ausführungen unter Ziff. 3.8 stellen wir den Antrag: Schaffung einer Legaldefinition der Fussgängerinnen und Fussgänger und damit auch der Führerinnen und Führer der weiteren im 2. Kapitel erwähnten Fahrzeuge.
AR	Abs. 7: Trottoirüberfahrten besser definieren. Das Trottoir muss als solches erkennbar sein. Ein Niveauunterschied soll nicht zwingend vorgeschrieben sein. Markierung oder Bundstein genügt. Abs. 8: Der Begriff Verzweigungen lässt die Definition des Kreisels aus.
SZ	Kreisverkehrsplatz im Absatz 8 einfügen.
VS	Ajouter les carrefours à sens giratoire dans la définition des intersections. Le terme "fauteuil roulant" devrait être mentionné dans toutes les ordonnances y compris l'OETV.
Grüne	Die Umschreibung der Radstreifen unter Abs. 5 ist zu eng. Ein Radstreifen muss nicht immer Teil eines Fahrstreifens oder einer Fahrbahnhälfte sein; es gibt auch selbständige Fahrstreifen nur für Velos, namentlich im Bereich von Kreuzungen und Verzweigungen, wo ein Velostreifen den Velos eine Richtung erlauben kann, die für andere Fahrzeuge nicht erlaubt ist. Dies ist heute vielerorts ein wichtiges Instrument für die verkehrssichere Organisation von Knoten – insbesondere solche, die mit Lichtsignalanlagen geregelt sind (z.B.: separater Linksabbieger für Velos in einen Radweg, Radstreifen für indirektes Linksabbiegen, Radstreifen mit gelbem Spurfeil in Richtung einer Strasse mit Verbot für Motorfahrzeuge jeglicher Art etc.). Diese Möglichkeit darf den Planerinnen und Planern nicht genommen werden. Folgende Formulierung nimmt dieses Anliegen auf: <i>Art. 2, Abs. 5 „Radstreifen ist der für Fahrräder bestimmte, mit gelben Linien markierte Teil einer Fahrbahn, eines Fahrstreifens oder einer Fahrbahnhälfte.“</i>

	Mit der Formulierung in Abs. 7 wird die vertikale Abgrenzung von Trottoirs zur Pflicht. Damit wird für Velofahrende systematisch ein Hindernis, ja sogar eine Gefahr geschaffen. Wer in spitzem Winkel die Trottoirüberfahrt befährt, droht auszurutschen. Wer zuvor nach links ausholt, um den Vertikalversatz in stumpferem Winkel zu befahren, setzt sich der Gefahr aus, vom nachfolgenden Verkehr um- oder angefahren zu werden. Vor allem aber laufen noch Forschungsvorhaben zu diesem Thema, deren Resultate nicht vorweggenommen werden dürfen. Die Regelung ist entsprechend umzuformulieren: <i>Art. 2, Abs. 7: „Trottoirüberfahrten sind Stellen, an denen die Fahrbahn quer über ein Trottoir führt.“</i> In der Aufzählung der Wege, deren Zusammentreffen mit einer Fahrbahn nicht als Verzweigung gelten, sind die Radwege artfremd. Im Gegensatz zu den anderen aufgezählten Verkehrsflächen haben Radwege Verbindungscharakter; sie können sogar mehr Verkehr haben als die zu kreuzende Nebenstrasse. Der gesetzliche Zwang an die Planenden, ihnen den Vortritt zu entziehen, ist deshalb velofeindlich. Es muss möglich sein, dass Radwege auch vortrittsberechtigt auf Fahrbahnen – beispielsweise von Nebenstrassen – signalisiert werden können. Der Begriff Radweg muss daher aus der Bestimmung gestrichen werden: <i>Art. 2, Abs. 8: „Verzweigungen sind Kreuzungen, Gabelungen oder Einmündungen von Fahrbahnen. Das Zusammentreffen von Rad- oder Feldwegen, von Garage-, Parkplatz-, Fabrik- oder Hofausfahrten und dergleichen mit der Fahrbahn gilt nicht als Verzweigung.“</i> Im Abs. 14 werden Velos ausdrücklich nicht als fahrzeugähnliche Geräte definiert. Velos können aber sowohl als Verkehrsmittel wie auch als Spiel- und Sportgerät benutzt werden. Gerade Kinder und Jugendliche setzen das Velo häufig auch zum Spiel ein, was durchaus erwünscht ist. Es gibt auch keinen Grund, weshalb Turnen mit einem Velo nicht zugelassen sein soll, mit beliebigen anderen Geräten aber erlaubt. Daher sollen Person und der Zweck, für die das Fahrzeug benutzt werden und nicht die Ausrüstung und Grösse des Velos ausschlaggebend sein. Dadurch könnte auch die ewige Problematik des „Kindervelos“ gelöst werden. Der Abs. 14 muss somit derart präzisiert werden, dass ein Velo nur als fahrzeugähnliches Gerät gilt, wenn es als Verkehrsmittel benutzt wird von Personen, die Velo fahren dürfen. Der Begriff „Radweg“ ist im Gegensatz zum gültigen Art. 1, Abs. 6 der Verkehrsregelnverordnung nicht mehr definiert. Diese Definition muss aber wieder in einem neuen Absatz integriert werden. Dabei ist klarzustellen, dass nur die mit dem blauen Signal (2.60) signalisierten Wege gemeint sind, damit es keine Verwechslung mit den übrigen von Velos befahrbaren Wegen gibt.
SP Schweiz	Wir verweisen auf die Ausführungen von Pro Velo.
SFV	Absatz 8: Ist der Kreisverkehrsplatz nicht auch eine Verzweigung im Sinne des Gesetzes? Dies ist im Zusammenhang mit der örtlichen Geltung gemäss Art. 100.1 von Bedeutung. Absatz 15: als Ladung gelten auch Container und Wechselaufbauten sowie deren Inhalte.
TCS	Al. 4, "voie de circulation", ajouter délimitées ou non par un marquage. La Convention de Vienne n'exige pas la délimitation (art. 1 lit. g). Or, si une chaussée permet la circulation sur plusieurs files parallèles, il faut admettre qu'il y a plusieurs voies, indépendamment de la présence ou de l'absence de marquage. Bussy & Rusconi, n. 4.5 ad art. 1 LCR. Al. 8, "intersections". Comme déjà mentionné lors de la pré-consultation, le TCS estime : - soit que le "carrefour à sens giratoire" doit être expressément mentionné à cet alinéa, comme type d'intersection; - soit que le terme "carrefour à sens giratoire" doit être remplacé dans l'ensemble des ordonnances par le terme "intersection à sens giratoire".
Pro Velo Schweiz	► Abs. 5: Die Umschreibung ist zu eng: Ein Radstreifen muss nicht immer Teil eines Fahrstreifens oder einer Fahrbahnhälfte sein; es gibt auch selbständige Fahrstreifen nur für Velos namentlich im Bereich von Kreuzungen und Verzweigungen, wo ein Velostreifen den Velos eine Richtung erlauben kann, die für andere Fahrzeuge nicht erlaubt ist. Dies ist heute vielenorts ein wichtiges Instrument für die verkehrssichere Organisation von Knoten - insbesondere solche, die mit Lichtsignalen geregelt sind (zB: separater Linksabbieger für Velos in einen Radweg, oder Radstreifen für indirektes Linksabbiegen, oder Radstreifen mit gelbem Spurpfeil in Richtung einer Strasse mit Verbot für Motorfahrzeuge jeglicher Art etc.). Diese Möglichkeit darf den Planern nicht genommen werden. Formulierungsantrag: "5 Radstreifen ist der für Fahrräder bestimmte, mit gelben Linien markierte Teil einer Fahrbahn, eines Fahrstreifens oder einer Fahrbahnhälfte." Die Funktion eines Radstreifens als Teil eines Fahrstreifens bedeutet unseres Erachtens, dass das Verlassen dieses Streifens kein Fahrstreifenwechsel bedeutet, wie das Art. 72 Abs. 1 E-StBV suggeriert. Radfahrende auf Radstreifen sollen beim Abbiegen und Ausweichen von Hindernissen mit der Zeichengebung dieselben Rechte (Art. 35, Abs. 5 SVG) haben, wie wenn es keine Fahrstreifenunterteilung gäbe. (Vgl. unseren Antrag dort.)

	► Abs. 7: Mit dieser Formulierung wird die vertikale Abgrenzung von Trottoiren zur Pflicht. Damit wird für Velofahrende systematisch ein Hindernis, ja sogar eine Gefahr geschaffen. Wer in spitzem Winkel die Trottoirüberfahrt befährt, droht auszurutschen. Wer zuvor nach links ausholt, um den Vertikalversatz in stumpferem Winkel zu befahren, setzt sich der Gefahr aus, vom nachfolgenden Verkehr um- oder angefahren zu werden. Vor allem aber laufen noch Forschungsvorhaben zu diesem Thema, so dass StBV nun die Resultate nicht vorweggenommen werden dürfen. (vgl. auch vorne zu 2.15.. Formulierungsantrag: "7 Trottoirüberfahrten sind Stellen, an denen die Fahrbahn quer über ein Trottoir führt." (Vgl. auch vorne zu Frage 2.15)) ► Abs. 8: In der Aufzählung der erwähnten Wege, deren Zusammentreffen mit einer Fahrbahn nicht als Verzweigung gelten, sind die Radwege artfremd. Im Gegensatz zu den anderen aufgezählten Verkehrsflächen haben Radwege Verbindungscharakter; sie können sogar mehr Verkehr haben als die zu kreuzende Nebenstrasse. Der gesetzliche Zwang an die Planer, ihnen den Vortritt zu entziehen, ist deshalb velofeindlich. Es muss möglich sein, dass Radwege auch vortrittsberechtigt auf Fahrbahnen - beispielsweise von Nebenstrassen – signalisiert werden können. Wir beantragen, das Wort Radweg ersatzlos zu streichen: : "8 Verzweigungen sind (...). Das Zusammentreffen von Feldwegen, von Garage-, Parkplatz- (...) gilt nicht als Verzweigung." ► Abs. 14: Hier wird gesagt, dass Velos keine FäG sein können. Art. 8.3 (Spiel auf Strassen...) richtet sich aber gem. Kapitelüberschrift nur an „Fussgänger“. Velos, können aber i.d.R. für Verkehrsmittel wie auch als Spiel- und Sportgerät benutzt werden. Gerade Kinder und Jugendliche setzen das Velo häufig auch zum Spiel ein, was auch absolut erwünscht ist. Es gibt auch keinen Grund, weshalb Turnen mit einem Velo nicht zugelassen sein sollte, mit beliebigen anderen Geräten aber erlaubt. Dieser neue Widerspruch muss unbedingt gelöst werden. Uns scheint im weiteren, dass auch die ewige Problematik des „Kindervelos“ gelöst werden könnte, wenn es eben nicht um die Ausrüstung/Grösse des Velos ginge, sondern um die Person und der Zweck, für den das Fahrzeug benutzt wird. Beim FäG wird ja auch Spiel und Verkehrsmittel unterschieden. Wir schlagen vor, in Abs. 14 den 2. Satz zu präzisieren, dass dies nur gilt, wenn das Velo als Verkehrsmittel benutzt wird von Personen die Velo fahren dürfen.. Oder aber Art. 8.3 muss anders gefasst werden, siehe dort. ► Neuer Absatz: Der Begriff "Radweg" ist hier im Gegensatz zum gültigen Art. 1 Abs. 6 VRV nicht mehr definiert. Wir beantragen, die Definition wieder zu integrieren. Dabei ist klarzustellen, dass nur die mit dem blauen Signal (2.60) signalisierten Wege gemeint sind. (Der Volksmund verwendet den Begriff "Radweg" auch für andere von Velos befahrenen Wegen.)
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.
Fussverkehr Schweiz	Abs. 7 Antrag: beidseitig vertikal ist zu streichen «Trottoirüberfahrten sind Stellen, an denen die Fahrbahn erkennbar quer über ein beidseitig-vertikal-abgegrenztes Trottoir führt.» Begründung Die Sicht der Fussgängerinnen und Fussgänger fehlt Die Definition der Trottoirüberfahrt muss so formuliert sein, dass sie nicht nur aus Sicht des Fahrzeuglenkenden, sondern auch aus Sicht des Fussgängers oder der Fussgängerin Rechtssicherheit gewährt. Zu diskutieren ist auch der umgekehrte Fall: - Wann ist eine Führung des Fahrverkehrs über das Trottoir <u>keine</u> Trottoirüberfahrt? - Wie kann der Fussgänger oder die Fussgängerin erkennen, dass er oder sie <u>keinen</u> Vortritt hat? Der Begriff „Trottoirüberfahrt“ ist die Sicht des Lenkenden. Aus Sicht der Fussgängerin oder des Fussgängers handelt es sich um ein „durchgehendes Trottoir“ und wird als Gehfläche wahrgenommen. Er oder sie wird nicht darauf achten, ob die Abgrenzung beidseitig vertikal ist oder allenfalls fehlt. Er oder sie wird sich vortrittsberechtigt fühlen und auch entsprechend handeln. Die bauliche Ausgestaltungen des Trottoirs in der Gehrichtung kommuniziert dem Fussgänger den Fussgängervortritt. Soll dieser Vortritt aufgehoben werden, so muss also das Trottoir in der Wahrnehmung des Fussgängers unterbrochen werden. In allen anderen Fällen bleibt in der Wahrnehmung der Fussgängervortritt erhalten. Es müssen also auch Anforderungen an die Gestaltung einer Kreuzung von Fahrbahn und Trottoir formuliert werden für den Fall, dass es sich <u>nicht</u> um eine Trottoirüberfahrt handeln soll, dies insbesondere vor dem Hintergrund, da wir heute tausende von gebauten Lösungen haben. Schaffung einer neuen Rechtsunsicherheit

	Die Präzisierung einer <u>beidseitigen vertikalen</u> Abgrenzung ist auf Verordnungsstufe nicht sinnvoll. Diese Anforderung soll auf Stufe Norm gelöst werden. Die Abgrenzung soll jedoch <u>gut erkennbar</u> sein, sowohl für Fussgängerinnen und Fussgänger als auch für Lenkerinnen und Lenker. Die Verankerung einer <u>vertikalen</u> Abgrenzung (in der Verordnung) ist eine unsachgerechte Einschränkung und haftungsrechtlich kritisch zu beurteilen. In Verkehrsregimes mit tiefen Geschwindigkeiten sollen auch Schalensteine oder andere bauliche Massnahmen ermöglicht werden, welche die gute Erkennbarkeit gewährleisten. Durch die Einführung der vorgeschlagenen Definition auf Verordnungsstufe würden tausende von (bestehenden) Trottoirüberfahrten (juristisch) zu Fahrbahnen. Dies führt zu einer Rechtsunsicherheit, welche nachteilig für die Fussgängerinnen und Fussgänger ist. Sie wirkt sich sowohl konkret im Strassenraum als auch bei haftungsrechtlichen Fragen bei Unfällen auf (ehemaligen) Trottoirüberfahrten aus. Abgrenzung zur Hofausfahrt Es ist ferner zu bedenken, dass mit der hier vorgeschlagenen Definition einer Trottoirüberfahrt eine Unterscheidung geschaffen wird zwischen <u>Trottoirüberfahrt</u> und <u>Hofausfahrt</u>. Bei der Hofausfahrt gibt es keine Definition und infolge dessen auch keine baulichen Anforderungen, welche zu erfüllen sind. Bei einer Hofausfahrt würde der Fussgängervortritt (gemäss geltendem Recht) auch ohne vertikale Abgrenzung gelten, bei Trottoirüberfahrten aber nicht. Eine solche Unterscheidung zwischen Hofausfahrt und Trottoirüberfahrt ist in der Praxis kaum möglich und sinnvoll und ist weder für Fahrzeuglenkende noch für Fussgängerinnen und Fussgänger verständlich. Die Details über die bauliche Ausgestaltung einer Trottoirüberfahrt sollen in den Normen geregelt werden. Eine unsachgemässe Formulierung in der Verordnung führt hier zu mehr Verwirrung als zur Klärung. Offener Punkt Ungelöst bleibt zudem das Problem, dass bei Rad- und Fusswegen mit gemeinsamer Fläche, welche parallel zu einer Strasse verlaufen, es sich rechtlich nicht um ein Trottoir handelt. Führt eine Fahrbahn über einen solchen Rad- /Fussweg, klafft die juristische Sicht und die Wahrnehmung der Fussgängerinnen und Fussgänger auseinander. Hier besteht noch Regelungsbedarf.
VöV	Hier müsste eindeutig definiert werden was mit Schienenfahrzeugen, bzw. Strassenbahnen gemeint ist. Es sind dann alle Artikel mit diesen Begriffen zu überprüfen.
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 5: Die Umschreibung ist zu eng: Ein Radstreifen muss nicht immer Teil eines Fahrstreifens oder einer Fahrbahnhälfte sein; es gibt auch selbständige Fahrstreifen nur für Velos namentlich im Bereich von Kreuzungen und Verzweigungen, wo ein Velostreifen den Velos eine Richtung erlauben kann, die für andere Fahrzeuge nicht erlaubt ist. Dies ist heute vielenorts ein wichtiges Instrument für die verkehrssichere Organisation von Knoten - insbesondere solche, die mit Lichtsignalen geregelt sind (zB: separater Linksabbieger für Velos in einen Radweg, oder Radstreifen für indirektes Linksabbiegen, oder Radstreifen mit gelbem Spurfeil in Richtung einer Strasse mit Verbot für Motorfahrzeuge jeglicher Art etc.). Diese Möglichkeit darf den Planern nicht genommen werden. Formulierungsantrag: "5 Radstreifen ist der für Fahrräder bestimmte, mit gelben Linien markierte Teil einer Fahrbahn, eines Fahrstreifens oder einer Fahrbahnhälfte." Die Funktion eines Radstreifens als Teil eines Fahrstreifens bedeutet unseres Erachtens, dass das Verlassen dieses Streifens kein Fahrstreifenwechsel bedeutet, wie das Art. 72 Abs. 1 E-StBV suggeriert. Radfahrende auf Radstreifen sollen beim Abbiegen und Ausweichen von Hindernissen mit der Zeichengebung dieselben Rechte (Art. 35, Abs. 5 SVG) haben, wie wenn es keine Fahrstreifenunterteilung gäbe. (Vgl. unseren Antrag dort.) Abs. 7: Mit dieser Formulierung wird die vertikale Abgrenzung von Trottoiren zur Pflicht. Damit wird für Velofahrende systematisch ein Hindernis, ja sogar eine Gefahr geschaffen. Wer in spitzem Winkel die Trottoirüberfahrt befährt, droht auszurutschen. Wer zuvor nach links ausholt, um den Vertikalversatz in stumpferem Winkel zu befahren, setzt sich der Gefahr aus, vom nachfolgenden Verkehr um- oder angefahren zu werden. Formulierungsantrag: "7 Trottoirüberfahrten sind Stellen, an denen die Fahrbahn quer über ein Trottoir führt." (Vgl. auch vorne zu Frage 2.15) Abs. 8: In der Aufzählung der erwähnten Wege, deren Zusammentreffen mit einer Fahrbahn nicht als Verzweigung gelten, sind die Radwege artfremd. Im Gegensatz zu den anderen aufgezählten Verkehrsflächen haben Radwege Verbindungscharakter; sie können sogar mehr Verkehr haben als die zu kreuzende Nebenstrasse. Der gesetzliche Zwang an die Planer, ihnen den Vortritt zu entziehen, ist deshalb velofeindlich. Es muss möglich sein, dass Radwege auch vortrittsberechtigt auf Fahrbahnen - beispielsweise von Nebenstrassen - signalisiert werden können. Wir beantragen, das Wort Radweg

	ersatzlos zu streichen: : "8 Verzweigungen sind (...). Das Zusammentreffen von Feldwegen, von Garage-, Parkplatz- (...) gilt nicht als Verzweigung." Neuer Absatz: Der Begriff "Radweg" ist hier im Gegensatz zum gültigen Art. 1 Abs. 6 VRV nicht mehr definiert. Wir beantragen, die Definition wieder zu integrieren. Dabei ist klarzustellen, dass nur die mit dem blauen Signal (2.60) signalisierten Wege gemeint sind. (Der Volksmund verwendet den Begriff "Radweg" auch für andere von Velos befahrenen Wegen.)
SVLT	zu Ziff. 15: Einverstanden unter der Voraussetzung, dass Anbaugeräte weiterhin als zum Fahrzeug gehörend definiert sind.
BUL	zu Ziff. 15: Einverstanden unter der Voraussetzung, dass Anbaugeräte weiterhin als zum Fahrzeug gehörend definiert sind.
SIK	Wie BUL.
Netzwerk Kind und Verkehr	Neu Abs. 14a : Begriff „Nutzung von fahrzeugähnlichen Geräten für das Spiel und als Verkehrsmittel“ klären. Vorschlag: Ein fahrzeugähnliches Gerät wird vom Spielgerät zum Verkehrsmittel, wenn es dazu benutzt wird, um mit ihm regelmässig ferner liegende Ziele (Schule, Arbeitsplatz usw.) zu erreichen, die auch die Nutzung und Querung stark befahrener Strassen erfordern. Begründung: Die Unterscheidung zwischen Spiel mit fahrzeugähnlichen Geräten und deren Nutzung als Verkehrsmittel wird im Gesetz zwar implizit verschiedentlich verwendet, resp. vorausgesetzt, aber nirgends erklärt. Was Kinder betrifft, ist die Unterscheidung schwierig. Kinder unterbrechen auch zielgerichtete Aktivitäten - in den Kindergarten, in die Schule gehen - immer wieder, wenn sie in ihrer Umwelt etwas entdecken oder sich der Kommunikation mit andern Kindern etc. widmen. Dies ist der Fall ganz gleich, ob die Kinder nun zu Fuss gehen oder ein fahrzeugähnliches Gerät benutzen. Die Zuwendung zur Umwelt (Natur, Tiere usw.) oder im sozialen Bereich hat für die kindliche Entwicklung eine sehr grosse Bedeutung. Sie führt letztlich auch dazu, dass ein Kind in seine Welt hineinwachsen und sich wohl fühlen kann. Eine starke Einschränkung dieses umweltoffenen Verhaltens verhindert resp. erschwert die gesunde Entwicklung des Sozialverhaltens und der Wahrnehmung. Bei grösseren Kindern, ab 10,11 Jahren - eine Grenze ist schwer zu setzen - und bei Jugendlichen und Erwachsenen kann eine Unterscheidung zwischen spielerischer und zielgerichteter Nutzung fahrzeugähnlicher Geräte eher gerechtfertigt werden. Unser Vorschlag stellt in diesem Sinne einen verantwortbaren Kompromiss dar. Er geht davon aus, dass sich der Spielraum räumlich eher abgrenzen lässt, als abstrakt inhaltlich. Als Mutter oder Vater kann ich dem Kind klar vorgeben, wo die Grenzen für seine spielerischen wie zielgerichteten Aktivitäten mit oder ohne fahrzeugähnliche Geräte liegen. (z.B. Bis ans Ende der Quartierstrasse, bis zum Bäcker, wo die Hauptstrasse, wo die Quartierstrasse in eine Hauptstrasse mündet.) Solche Anordnungen werden von den Kindern normalerweise gut eingehalten. Für den Gesetzgeber ist eine Regelung schwieriger. Unser Vorschlag betrifft sowohl eine räumliche (entfernt liegendes Ziel, Querung einer Hauptstrasse) wie eine zeitliche (regelmässige Aktivität, z.B. der Weg in den Kindergarten) Komponente.
SSR	Begriffe „Platz“ und „Kreisel“ fehlen. Abs. 3: Nebenstrassen..., deren Beginn <u>und Ende</u> nicht... Abs. 4: Gelten batteriebetriebene Geräte mit Rollen/Rädern für Einzelpersonen als „fahrzeugähnlich“ (z.B. Segways)? Vgl. mit Art 71 Fahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit 20 km/h.
Pro Velo Bern	Art. 2 Abs. 5 (Begriff Radstreifen) Radstreifen ist der für Fahrräder bestimmte, mit gelben Linien markierte Teil der Strasse. eines Fahrstreifens oder einer Fahrbahnhälfte. Die Begründung in Konkordanztabelle 4A (der Radstreifen sei "kein eigenständiger Fahrstreifen") ist eine Fehldeutung. Diese Änderung würde der bisherigen Definition in der SSV fundamental widersprechen. Diese scheinbare "Präzisierung" gemäss Entwurf würde die ganze heutige Praxis völlig umkrempeln und hätte negative Auswirkungen bis weit in die Verkehrsplanung und -regelung. In vielen Fällen wird ein Radstreifen sehr wohl und notabene ohne jegliche Probleme als eigenständiger Fahrstreifen angelegt und benutzt. So würden beispielsweise alle Erleichterungen für den Veloverkehr, wie z.B. gemäss Art. 60 Abs. 5 E-BSSV möglich, zunichte gemacht. Art. 2 Abs. 7 (Begriff Trottoirüberfahrt) Trottoirüberfahrten sind Stellen, an denen die Fahrbahn quer über ein beidseitig vertikal abgegrenztes ein durch Niveauwechsel gegenüber der Fahrbahn erkennbares Trottoir führt. Was sollte „vertikale Abgrenzung“ bedeuten? Eine bauliche, vertikale Kante oder einfach ein erkennbarer Niveauunterschied? Ersteres bedeutet eine Gefährdung der Verkehrssicherheit (und des Komforts) für Velofahrende.

KSPD	Abs. 7: Trottoirüberfahrten besser definieren. Das Trottoir muss als solches erkennbar sein. Abs. 8: Der Begriff Verzweigungen lässt die Definition des Kreisels aus.
COCRBT	Pourrait-on ajouter les carrefours à sens giratoire dans la définition des intersections ? (FR) Le terme fauteuil roulant devrait être mentionné dans toutes les ordonnances y compris l'OETV. (VD)
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo BS	Wie BS.
Kapo GR	Abs. 8: Der Begriff Verzweigungen lässt den Begriff „Kreisel“ aus. Eine Kreisverkehrsfläche hat Konsequenzen für die Wiederholung beim aufstellen von Vorschriftssignalen. Abs. 12. Die Formulierung führt zu Missverständnissen.
Kapo SG	Abs. 8: Der Begriff Verzweigungen ... lässt die Definition des Kreisels aus. Eine Kreisverkehrsfläche hat Konsequenzen für die Wiederholung beim Aufstellen von Vorschriftssignalen. Abs. 12/13: Allgemeine Verkehrsregeln gelten sowohl auf Haupt- als auch auf Nebenstrassen, ausgenommen die Vortrittsregelung gemäss Abs. 12. Die Formulierung führt zu Missverständnissen.
Kapo TG	Abs. 7: Trottoirüberfahrten sind Stellen, an denen die Fahrbahn quer über ein beidseitig erkennbares Trottoir führt. Begründung: Bei einmündenden Strassen, die niveaugleich über ein Trottoir führen, ist zu regeln, unter welchen Voraussetzungen dies auch als Trottoirüberfahrt gilt. Aus Sicht der Verkehrssicherheit sollten niveaugleiche Überfahrten, bei denen der Trottoirverlauf durch Randsteine, Markierung oder auf andere erkennbare Weise ersichtlich ist, ebenfalls als Trottoirüberfahrt gelten (s. Beilage).
Kapo ZH	Wie ZH.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Abs. 7: Trottoirüberfahrten besser definieren. Das Trottoir muss als solches erkennbar sein. Ein Niveauunterschied soll nicht zwingend vorgeschrieben sein. Markierung oder Bundstein genügt. Abs. 8: Der Begriff Verzweigungen lässt die Definition des Kreisels aus. Abs. 14: Die Norm ist mit, wie Rollschuhe etc., abschliessend gefasst. Hier würde es Sinn machen mit dem insbesondere nicht abschliessend aufzuzählen, um damit der stetigen Wandlung der fäG gerecht zu werden.
Stapo SG	Abs. 7: Trottoirüberfahrten besser definieren. Das Trottoir muss als solches erkennbar sein. Ein Niveauunterschied soll nicht zwingend vorgeschrieben sein. Markierung oder Bundstein genügt. Abs. 8: Der Begriff Verzweigungen lässt die Definition des Kreisels aus.
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag: Abs. 6 ist wie folgt zu ändern: <i>Trottoir ist der unmittelbar entlang der Fahrbahn geführte, von dieser baulich vertikal abgegrenzte Teil einer Strasse, der den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten ist.</i> Begründung: Trottoirs werden in der Regel auf Strassen gebaut, auf denen der Fahrverkehr gegenüber dem Fussverkehr vortrittsberechtigt ist. Aufgrund des BehiG muss in dieser Situation ein Trottoir auch für sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger erkennbar sein, damit sie vom sicheren Bereich aus durch Hochhalten des weissen Stocks anzeigen können, dass sie die Fahrbahn queren wollen. Erst mit dieser Handlung sind sie gemäss Art. 44 Abs. 3 E-StBV vortrittsberechtigt. Ausreichend gut ertastbare Randabschlüsse (min. 3 cm vertikal oder 4 cm Höhendifferenz bei schrägen Randabschlüssen mit min. 14° Neigungswinkel) stellen die absolut unerlässliche Bedingung dar, damit sich blinde und sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger selbständig bewegen können. Der Begriff Trottoir wird allgemein als ein gegenüber der Fahrbahn erhöhter, den Fussgängern vorbehaltener Streifen verstanden und soll in der StBV entsprechend definiert werden. Dass es verkehrsberuhigte Strassen gibt, wie z.B. Begegnungszonen, wo nicht unbedingt ein Trottoir erforderlich ist und auch weniger deutliche Elemente wie Rinnen oder Reihen von Wassersteinen als weiche Trennung zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn möglich sind, bedeutet nicht, dass der Begriff Trottoir neu definiert werden muss. Ein lediglich baulich abgegrenzter Streifen ohne Niveaudifferenz kann von blinden und sehbehinderten Fussgängerinnen und Fussgängern nicht einwandfrei als Trottoir interpretiert werden, da Belagsänderungen, Wassersteine und Rinnen auch ohne Trennfunktion auf Fussgängerflächen vorkommen und eine Verwechslung mit gestalterischen Verzierungselementen möglich ist. Auf Strassen mit Vortritt für den Fahrverkehr ist daher eine deutlich ertastbare Niveaudifferenz unbedingt erforderlich. Würde in der definitiven Verordnung doch nur eine bauliche Abgrenzung verlangt, müsste

	dringend in einer Weisung oder Norm klargestellt werden dass bei Verkehrsregimes, in denen das Fahrzeug vortrittsberechtigt ist aufgrund des BehiG zwingend ein vertikaler Absatz erforderlich ist. Bemerkung zu Abs. 7 Die Definition der Trottoirüberfahrt ist hilfreich und notwendig. Dass das Trottoir beidseitig vertikal abgegrenzt ist, klärt die Situation und hat für Sehbehinderte eine hohe Bedeutung. Die Frage stellt sich, ob mit dem Begriff „vertikal abgegrenzt“ klar verständlich ist, dass es sich um eine Niveaudifferenz handelt und die Ausgestaltung der Abgrenzung auch durch eine Ansträgung erfolgen kann wobei schräge Randabschlüsse die Anforderungen an die Erstastbarkeit erfüllen müssen. Antrag auf Ergänzung von Art.2 E-StBV: Neuer Absatz „Fussgängerinsel“ Fussgängerinseln sind den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehaltene, von der Fahrbahn vertikal abgegrenzte, geschützte Flächen zwischen zwei Fahrspuren. Begründung: Gemäss Art. 9 Abs. 4 müssen Sehbehinderte bei Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung, die durch eine Fussgängerinsel unterteilt sind auf der Fussgängerinsel erneut ihre Querungsabsicht durch hochhalten des weissen Stocks anzeigen damit sie von ihrem Vortrittsrecht gemäss Art. 44 Abs. 3 Gebrauch machen können. Dies ist nur möglich, wenn Fussgängerinseln ebenso wie das Trottoir über einen Absatz verfügen, so dass der Übergang zwischen Insel und Fahrbahn mit dem weissen Stock ertastet werden kann.
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. Klare Verhältnisse durch Trennung von Fussgänger- und anderen Bereichen Wenn man sich ohne zu sehen auf dem sicheren Bereich eines Trottoirs bewegt, benötigt man als tastbaren Anhaltspunkt unbedingt eine Trottoirkante mit Niveaudifferenz zur Fahrbahn, welche ja auch für sehende Fussgänger grundsätzlich gefährlich ist. Damit bei Querungsstellen (Zebrastreifen) auch der "rollende Fussverkehr" mit Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühlen und Fahrrädern etc. Trottoirkanten problemlos passieren kann, sind sie dort als niedrige Randabschlüsse in folgenden beiden bewusst für all die soeben erwähnten Kreise entwickelten Varianten auszuführen (vgl. Norm SIA 500 "Hindernisfreie Bauten"): - vertikaler Absatz von mindestens 30 mm Höhe - schräger Randabschluss von 40 mm Höhe auf einer Tiefe von 130 bis 160 mm <i>Zur Erhaltung der selbständigen Fortbewegung im Strassenraum beantragen wir deshalb vehement die Ergänzung der sinnvollen Trottoirdefinition in Art. 2 Abs. 6 E-StBV durch das Element der baulichen* Vertikalabgrenzung zur Fahrbahn, demgegenüber jedes Trottoir erhöht sein muss (s.a. Art. 2 Abs. 7 E-StBV betr. Trottoirüberfahrten). Im Sinne einer Negativabgrenzung sind hier Nullabsenkungen konsequenterweise als unzulässig zu erklären – auch andere Abgrenzungen wie etwa</i> - <i>eine oder zwei Bahnen mit Wassersteinen z.B. bei Verkehrsschutzinseln (vgl. Art. 9 Abs. 4 E-StBV)</i> - <i>oder gar lediglich aufgemalte Trennlinien zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn (vgl. Art. 163 Abs. 4 sowie Art. 171 Abs. 3 E-StBV)</i> <i>genügen den angeführten Anforderungen für eine sichere Strassenraumbenützung keinesfalls!</i> <i>*Die Unterlassung von baulichen Massnahmen darf grundsätzlich nicht durch taktil-visuelle Markierungen ersetzt werden (vgl. dazu den Ergänzungsantrag der Fachstelle zu Art. 65 E-BSSV).</i>
Schweiz. Blindenb und	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Identifikation absoluter Gefahrenzonen Bevor blinde und sehbehinderte Menschen absolute Gefahrenzonen, wie Strassen und Bahnübergänge überqueren können, müssen sie diese identifizieren können. Dies bedeutet, dass die Grenzen zwischen der sicheren Zone (für Fussgänger bestimmte Verkehrsflächen) und Gefahrenzonen eindeutig, das heisst, taktil wahrgenommen werden können. Dies kann nur durch einen baulichen, genügend grossen vertikalen Versatz erreicht werden. Markierungen und blosse Änderung der Belagstexturen wie Wassersteine, niveaugleiche Belagsänderungen und dergleichen sind für diese Funktion ungeeignet und daher zu vermeiden.
Abt. N Bereich LV	Abs. 5 Antrag neue Formulierung: «Radstreifen sind für Fahrräder bestimmte Fahrstreifen.» Begründung:

	U.E. sind die Definitionen Fahrstreifen / Radstreifen immer noch nicht schlüssig: Fahrstreifen bieten Raum für eine Fahrzeugkolonne (also z.B. 3 m). Der Radstreifen (1.25 m) ist dann noch ein Teil dieses Fahrstreifens, also nicht daneben. Da bleibt dann auf den verbleibenden 1.75 m nicht mehr Platz für eine Fahrzeugkolonne, dann ist die Definition des Fahrstreifens nicht mehr zutreffend. Abs. 7 Antrag neue Formulierung: «Trottoirüberfahrten sind Stellen, an denen die die Fahrbahn quer über ein Trottoir führt.» Begründung: Die bauliche Abgrenzung des Trottoirs ist bereits im Abs. 6 erwähnt und muss hier nicht wiederholt werden.
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 9 Umschreiben welcher Personenkreis „als berechnigte Personen“ gelten (direkter Verweis auf Art. 174) Absatz 12 Ergänzen; Hauptstrassen (blaue Signalisation, verweis auf Art. 118/1) sind die mit ... Ergänzen „auf denen die Fahrzeuge bei der nächsten Verzweigung vortrittsberechnigt sind Absatz 13 Ergänzen; Nebenstrassen (weisse Signalisation, verweis auf Art. 118/1) sind Strassen.... Absatz 15 Ergänzen; als Ladungen gelten auch Inhalte von Containern und Wechselfritschen

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (7)			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 7
sva FR, asa, strasseschweiz, FMS, VöV, kf, VAE,			

3.3 Sind Sie mit Art. 3 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon Bund: 1 Kantone: 19 Übrige Stellen: 42

TG, SG, OW, SO, BS, BE, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW,
SP Schweiz,
SVSAA,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege,
AGVS, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo
SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (5)

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 2

AG	Abs. 3: Antrag: Bestimmungen, welche von der EU übernommen werden sollen sind in der StBV zu integrieren.
NE	Supprimer la phrase "ainsi que des conditions de la route, de la circulation et de la visibilité" qui est déjà comprise dans LCR 32.
VD	Les renvois à la LCR sont un plus pour avoir une meilleure vision d'ensemble.
bfu	Insbesondere der Art. 3 Abs. 1 E-StBV ist ein Fortschritt. Wenn in der StBV auf die Nennung blosser Delegationsnormen des SVG verzichtet wird und nur noch auf diejenigen SVG-Bestimmungen verwiesen wird, die zum Verständnis einer Verordnungsbestimmung bedeutsam sind, ist dies auch ein Beitrag zur Benutzerfreundlichkeit. Juristisch nicht geschulte Anwender wissen dann beim Studium der Verordnung gleich, welche SVG-Bestimmung einer bestimmten Frage auch massgebend ist bzw. die Basis bildet.
Public Health Schweiz	Wie bfu.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (3)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 1

GL	Überflüssig!
TI	sostituire "rimandi" con "sono richiamati gli art. della LCStr".
SFV	Absatz 2: Rücksichtnahme gegenüber Tieren fehlt.
	Absatz 3,a ergänzen: insbesondere im Bereich von Schul- und Sportanlagen

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 11

BAV,
sva FR, vif LU,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, SVLT, kf, VAE,

3.4 Sind Sie mit Art. 4 E-StBV einverstanden?

JA (41)

wovon	Bund: 1	Kantone: 16	Übrige Stellen: 24
SG, OW, SO, BS, BE, TI, BL, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, SVSAA, Schweiz. Städteverband, SFV, TCS, VCS, ACS, tpg, FREC, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, Mobilitant.org, IGBF, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (16)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 14
JU	Supprimer la phrase « ainsi que des conditions de la route, de la circulation et de la visibilité (tous). Déjà englobé dans le terme conditions concrètes.		
VD	Alinéa 1 : retirer "concrète" qui n'a pas de sens.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
ASTAG	Diese generalklauselartig gefasste Bestimmung birgt wie schon erwähnt die „Gefahr“, dass alle möglichen Fälle darunter subsumiert werden. Insofern bringt sie gegenüber dem geltenden Recht kaum eine Verbesserung. In den Erläuterungen werden zwar einzelne Sachverhalte beispielhaft aufgeführt, aber was heissen „erhöhte Rücksichtnahme“ (entweder ist man aufmerksam oder nicht!), „schwächere oder verletzbare Strassenbenützer“ (ältere/jüngere Personen, Tiere etc.?). Unter Absatz 3 könnte man auch noch Schul- und Sportanlagen oder Orte mit hohem Fussgängeraufkommen (z. B. dezentrale Einkaufszentren) aufführen. Absatz 4: Was ist mit „Sicht eingeschränkt“ genau gemeint? Zählt dazu auch z. B. ein beschlagener Aussenspiegel? Und was muss die Hilfsperson genau tun?		
bfu	Grundsätzlich erachten wir die vorgeschlagene Präzisierung als gut. Einzig der in Art. 4 Abs. 2 lit. a E-StBV verwendete Begriff "schwächere oder verletzbare Verkehrsteilnehmer" ist sehr unbestimmt. Wir würden es begrüßen, wenn mittels Anführung von Beispielen mehr Klarheit geschaffen wird: Schwächere Verkehrsteilnehmer, z.B. Behinderte und verletzbare Verkehrsteilnehmer, z.B. Fussgänger und Fahrradfahrer.		
Pro Velo Schweiz	Wir stellen fest, dass auch die Aufmerksamkeit von FussgängerInnen und Benützenden von FäGs bisweilen beeinträchtigt ist, beispielsweise durch Tonwiedergabegeräte oder Mobiltelefone. Daher gehört die Bestimmung von Art. 40 Abs. 1, zweiter Satz in Art. 4. Antrag: "1 (...) Sie müssen ferner dafür sorgen, dass ihre Aufmerksamkeit insbesondere durch Tonwiedergabegeräte oder Kommunikations- und Informationssysteme nicht beeinträchtigt wird."		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		
strasse schweiz	Diese generalklauselartig gefasste Bestimmung birgt die Gefahr in sich, dass alle möglichen Fälle darunter subsumiert werden. Insofern bringt sie gegenüber dem geltenden Recht kaum eine Verbesserung. In den Erläuterungen zur E-StBV werden zwar einzelne Sachverhalte beispielhaft aufgeführt, aber was heissen schon „erhöhte Rücksichtnahme“ (entweder ist man aufmerksam oder nicht!), „schwächere oder verletzbare Strassenbenützer“ (ältere/jüngere Personen, Tiere, etc.?).		
FMS	Wie strasseschweiz.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
AGVS	Diese generalklauselartig gefasste Bestimmung birgt wie schon erwähnt die „Gefahr“, dass alle möglichen Fälle darunter subsumiert werden. Insofern bringt sie gegenüber dem geltenden Recht kaum eine Verbesserung. In den Erläuterungen werden zwar einzelne Sachverhalte beispielhaft aufgeführt, aber was heissen „erhöhte Rücksichtnahme“ (entweder ist man aufmerksam oder nicht!), „schwächere oder verletzbare Strassenbenützer“ (ältere-		

	re/jüngere Personen, Tiere etc.?). Unter Absatz 3 könnte man auch noch Schul- und Sportanlagen oder Orte mit hohem Fussgängeraufkommen (z. B. dezentrale Einkaufszentren) aufführen. Absatz 4: Was ist mit „Sicht eingeschränkt“ genau gemeint? Zählt dazu auch z. B. ein beschlagener Aussenspiegel? Und was muss die Hilfsperson genau tun? Schliesslich ist die erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber speziellen Fahrzeugen nicht nur von deren Führern, sondern auch von den anderen Strassenbenutzern zu fordern – beispielsweise betreffend das grössere Ausschwenkmass eines schweren Motorwagens.
SVLT	Die erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber speziellen Fahrzeugen ist nicht nur von deren Führern, sondern auch von den anderen Strassenbenutzern zu fordern. Beispielsweise das grössere Ausschwenkmass eines schweren Motorwagens.
BUL	Die erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber speziellen Fahrzeugen ist nicht nur von deren Führern, sondern auch von den anderen Strassenbenutzern zu fordern. Beispielsweise das grössere Ausschwenkmass eines schweren Motorwagens.
SIK	Wie BUL.
RdA	Nous saluons le fait que les al. 2 et 3 de l'art. 4 du projet définissent un cadre général d'application de l'obligation de faire preuve d'égards accrus, tant envers les usagers plus faibles qu'envers les plus vulnérables, en application du devoir de prudence consacré par l'art. 26 LCR. Nous considérons cependant que la formulation retenue à l'art. 3 lettre b) ("<i>dans les quartiers habités</i>") laisse indécise la question de la densité d'habitations requise afin que cette disposition soit applicable. En découle-t-il une applicabilité différenciée pour les zones 30, selon qu'elles se trouvent en milieu urbain ou en zone résidentielle. Afin d'éviter toute incertitude, nous proposons donc de mentionner expressément les zones 30 à l'al. 2, car la volonté de favoriser dans de telles zones la traversée de la chaussée hors passages protégés doit avoir pour corollaire l'exigence d'égards accrus de la part des usagers utilisant des moyens de transport à vitesse plus élevée. <u>Proposition:</u> <i>Art. 4 al. 2</i> ... <i>c. dans les zones 30.</i>
VAE	<i>Bei der Begegnung mit Tierfuhrwerken und Tieren, dass die Tiere nicht erschreckt werden,</i> Diese Ergänzung erachten wir als zwingend, da solche Begegnungen nicht unproblematisch sind und auf dem Land oft vorkommen können.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (22)			
wovon	Bund:	Kantone: 6	Übrige Stellen: 16 (1)
TG	Der Begriff „Rücksichtnahme“ ist durch den Begriff „Vorsicht“ zu ersetzen (vgl. dazu Art. 26 SVG). Art. 4 Abs. 2 E-StBV kann gestrichen werden. Es handelt sich dabei um eine unnötige Wiederholung von Art. 26 SVG. Art. 4 Abs. 3 E-StBV kann ebenfalls gestrichen werden. Die Bestimmungen sind schon in Art. 26 SVG enthalten. Eine Aufzählung ist zudem problematisch, da sie abschliessend ist.		
GL	Der Terminus verletzlichere Strassenbenützer ist im Strassenverkehr weder geläufig noch praktikabel; er sollte gestrichen werden (Abs. 2 lit. a).		
ZH	Der Begriff "Rücksichtnahme" ist aus dem Titel zu streichen. Begründung: Im Zentrum steht die Aufmerksamkeit, die nicht konkurrenziert werden darf. Der Zusatz "und, wenn es die konkreten Verhältnisse erfordern, in einer der Situation angepassten Weise erhöhen" ist ersatzlos zu streichen. Begründung: Unnötige, ja falsche Relativierung bzw. Wiederholung von Art. 26 Abs. 2 SVG. Abs. 2: Der Begriff "Rücksichtnahme" ist durch den Begriff "Vorsicht" zu ersetzen. Begründung: Art.26 SVG spricht nicht von Rücksichtnahme, sondern von Vorsicht, was als verbindliche terminologische Vorgabe zu gelten hat. Im Übrigen stellt Abs. 2 eine unnötige Wiederholung des Regelungsinhalts von Art. 26 Abs. 2 SVG dar.		

	Abs. 3 streichen; enthaltend in Art. 26 SVG. Zusätzlich problematische abschliessende Aufzählung.
SH	Abs. 3: evtl. mit „Schulen und Spitälern“ ergänzen.
AG	Vorbemerkung zur Überschrift des 1. Kapitels: "Strassenbenutzerinnen und -benutzer" werden in Art. 2 nicht definiert. Das ist auch nicht notwendig: Der Begriff ist selbsterklärend. Es muss davon ausgegangen werden, dass dazu auch die Führerinnen und Führer von Schienenfahrzeugen gehören, soweit das Gleis Teil der Strasse ist oder eine Strasse quert. Bemerkungen zu Art. 4: Abs. 1 Satz 1: Gemäss Vorschlag muss die Aufmerksamkeit erhöht werden, wenn "es die konkreten Verhältnisse erfordern." Was soll mit dem Adjektiv "konkret" ausgedrückt werden? Dass bei nicht konkreten, abstrakten Verhältnissen die Aufmerksamkeit nicht erhöht werden muss, selbst wenn es die Verhältnisse erfordern würden? Wohl kaum. Was sind überhaupt konkrete Verhältnisse? Gibt es nicht-konkrete Verhältnisse? <u>Antrag:</u> Streichung des Adjektivs "konkret". Zu Abs. 1 Satz 2: Diese Bestimmung ist nicht logisch aufgebaut: Primär sind die Strassen- Verkehrs- und Sichtverhältnisse zu berücksichtigen, dann aber auch die Fahrzeuge und Ladungen. <u>Antrag:</u> Umstellung und Neufassung wie folgt: "Sie müssen die Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie die Eigenheiten <u>aller</u> Fahrzeuge und deren mitgeführten Ladungen berücksichtigen."
AR	Vereinfachen, Art. 3 VRV beibehalten.
COCRBT	Supprimer la phrase « ainsi que des conditions de la route, de la circulation et de la visibilité (tous). Déjà englobé dans le terme conditions concrètes.
KSPD	Vereinfachen, Art. 3 VRV beibehalten.
Kapo AG	Abs. 4: Wenn beim Manövrieren die Sicht eingeschränkt ist, sollte immer und nicht wie im Absatz 4 aufgeführt wenn nötig eine Hilfsperson beigezogen werden.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AI.
Kapo GR	Die erhöhte Rücksichtnahme muss konkretisiert werden.
Kapo SG	Abs. 3: Was bedeutet "erhöhte Rücksichtnahme" im Vergleich zu "Rücksichtnahme"? Entweder besteht eine Pflicht zur Rücksichtnahme oder nicht. Auch ausserhalb von Wohngebieten bestehen Situationen (z.B. stark begangener Schulweg), die eine erhöhte Rücksichtnahme erfordern.
Kapo TG	Begriff Rücksichtnahme ist durch Vorsicht zu ersetzen. In Art. 26 wird Vorsicht und nicht Rücksichtnahme verwendet. Abs. 2 kann gestrichen werden. Die Bestimmungen sind eine unnötige Wiederholung von Art. 26 SVG. Abs. 3 kann gestrichen werden. Bestimmungen sind schon im Art. 26 SVG enthalten. Aufzählung ist problematisch, da abschliessend.
Kapo ZH	Wie ZH.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Vereinfachen, Art. 3 VRV beibehalten.
Stapo SG	Vereinfachen, Art. 3 VRV beibehalten.
Fussverkehr Schweiz	Ergänzung Absatz 3 alinea c ³ Für Fahrzeugführerinnen und -führer gilt die Pflicht zu erhöhter Rücksichtnahme zudem: a. in Wohngebieten; b. beim Manövrieren c. in Tempo 30-Zonen Begründung Da in Tempo-30-Zonen die Fussgängerstreifen in der Regel weggelassen werden und die Querung überall erfolgen kann, muss hier eine erhöhte Rücksichtnahme explizit gefordert

	werden.
Stiftung Schweiz Mobil	Einverstanden, wenn mit dem Begriff «Strassen» auch Verkehrsflächen für Fussgänger beziehungsweise fäG-Nutzer gemeint sind, da auch diese manchmal unaufmerksam sind.
Netzwerk Kind und Verkehr	Ergänzung: Telefonieren sowie die Bedienung von Navigationsgeräten, SMS schreiben usw., sind während der Fahrt verboten. Begründung nicht nötig. Es geht an dieser Stelle darum, eine dauernd missachtete Regel zu betonen.
SVEO	Ergänzung Abs. 1: Telefonieren, das Schreiben und Verschicken von SMS, die Bedienung von Navigationsgeräten ist während des Fahrens (jeglicher Verkehrsmittel) verboten. Begründung: Dieses ausdrückliche Verbot, auf welches dann auch z.B. in den Fahrschulen explizit eingegangen werden müsste, scheint uns wichtig, denn zu viele Personen können die komplexen Verkehrssituationen aus diesem Grund nicht mehr bewältigen, was zu Unfällen und Todesopfern führt. Siehe z.B. Bericht der AZ v. 28.4.11: allein in der Nordwestschweiz sind von 14'046 Verkehrsunfällen im Jahr 2009 2'328 Unfälle auf Unaufmerksamkeit zurückzuführen gewesen – 95 Personen verloren dadurch ihr Leben.
Schärer Hans-Ulrich	Absatz 1 Was heisst in angepasster Weise erhöhen? Entweder ist man aufmerksam oder nicht. Der Fahrer muss stets in allen Situationen reaktionsbereit sein. Absatz 2 Was heisst schwächeren oder verletzlicheren Strassenbenützer? Erwähnen dass es sich um ältere oder jüngere Verkehrsteilnehmer (Fussgänger) handelt. Auch gegenüber Tieren (Hunde, Katze/Pferde) ist doch besondere Vorsicht und Rücksichtnahme gefordert! Absatz 3 a Ergänzen; insbesondere im Bereiche von Schul- und Sportanlagen und grossem Fussgängeraufkommen Absatz 4 Was heisst „Sicht eingeschränkt“? Es ist sicher nicht nur die Situation gemeint, wo der Aussenspiegel beschlagen ist! Umschreiben, was ist die effektive Aufgabe der Hilfsperson!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (7)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 6
BAV, sva FR, vif LU, asa, VöV, kf, Stapo ZH,		

3.5 Sind Sie mit Art. 5 E-StBV einverstanden?

JA (48)

wovon Bund: 1 Kantone: 17 Übrige Stellen: 30

TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, GE, UR, NW, SZ,
Tiefbauamt NW,
SP Schweiz,
Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, Centre Patronal,
Schweizer Wanderwege, AGVS, Mobilitant.org,
KSPD, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR,
Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (12)

wovon Bund: Kantone: 5 Übrige Stellen: 7

BE	Abs. 2: Sehr gute Neuregelung. Beitrag zur Unfallprävention.
JU	Al. 2 : commencer la phrase par "lorsque" au lieu de "mais si".
NE	Al. 2 : Débuter la phrase par "Lorsque" ou "SI" au lieu de "mais si".
VD	Alinéa 2: commencer la phrase par "lorsque" au lieu de "mais si".
VS	Al. 2 : commencer la phrase par "lorsque" au lieu de "mais si".
Schweiz. Städte- verband	Art. 5 E-StBV wird mehrheitlich akzeptiert (vgl. aber die Bemerkungen zu 3.121 und 3.120). Angemerkt wird allerdings, dass die Vortrittsverhältnisse bei Ausfahrt Eigentrasse (z. B. Depot, Haltestelle in Mittellage, Platz z. B. Stadt Bern Ansermetplatz stadtauswärts oder Casinoplatz stadteinwärts) mit den Formulierungen von Art. 5 (weiterhin) unklar sind.
BUL	Zeitgemässe Fassung
SIK	Wie BUL.
IGBF	Dass Vortrittsignale und Lichtsignale nun auch für Schienenfahrzeuge Gültigkeit haben sollen, muss positiv bewertet werden. Damit ergibt sich eine generelle Vereinfachung und Vereinheitlichung.
Stapo ZH	Vgl. aber Bemerkungen zu 3.121 und 3.120
Kapo BE	Wie BE.
Kapo GR	Es stellt sich jedoch die Fragen, ob in der Begegnungszone Vortritt hat (Schiene / Fussgänger)

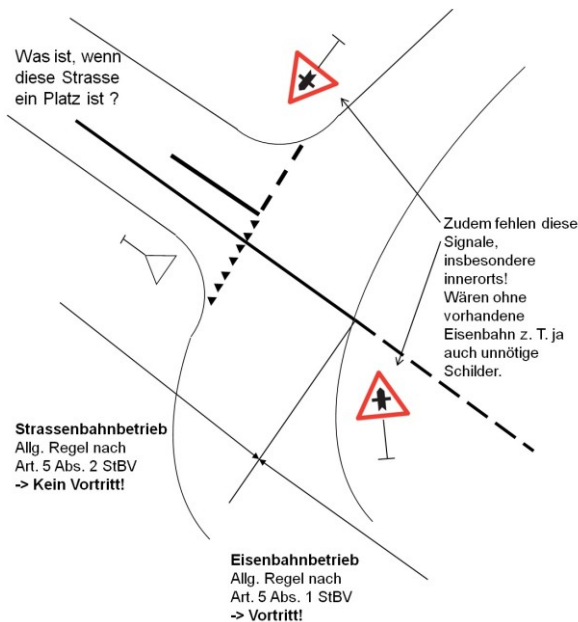
NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (13)

wovon Bund: 1 Kantone: 2 Übrige Stellen: 10

BAV	Die Vortrittsregelung muss für den Strassenbenützer eindeutig und in der Anwendung einfach sein. Einfachanzuwendende Vorschriften tragen wesentlich zur Verkehrssicherheit bei. Für die Strassenbenützer ist es grundsätzlich nicht so relevant, aus welchem Grund die Eisenbahnfahrzeuge Vortritt haben. Sie müssen eindeutig und einfach wissen wann die allgemeine Vortrittsregelung nicht gilt. Die Problematik ist im folgenden Bild beispielhaft und schematisch dargestellt:
-----	---



In diesem Sinn macht das BAV einen Verbesserungsvorschlag für die Artikel 5 und 6 als Zusammenfassung mit Einbezug von Artikel 7

Art. 5 Vortrittsregeln gegenüber Eisenbahnfahrzeugen

¹ *Eisenbahnfahrzeuge haben Vortritt sofern sie*

- a. in der Strasse verkehren;*
- b. in einen Strassenbereich einbiegen oder einen Bahnübergang befahren und dies mit dem Signal „Strassenbahn“ signalisiert ist; oder*
- c. einen gesicherten oder nur mit Andreaskreuz signalisierten Bahnübergang befahren.*
- d. einen Bahnübergang im Schritttempo mit Abgabe von Achtungssignalen befahren*

² *Als gesichert gelten Bahnübergänge:*

- a. wenn rotes Licht erscheint oder blinkt;*
- b. gelbes Blinklicht erscheint; oder*
- c. die Schranke geschlossen ist.*

³ *Bei Bahnübergängen gelten alle Signale für alle Strassenbenützerinnen und -benützer, ausgenommen sind solche Signale gemäss Art. 159. Akustische Signale bedeuten „Halt“.*

⁴ *Beim Überqueren von Gleisen ist jede Verzögerung zu vermeiden.*

⁵ *Kündigen sich herannahende Fahrzeuge mit Blaulicht und Wechselklanghorn an, so haben die Schienenfahrzeuge gemäss Abs. 1 Bst. a und b keinen Vortritt.*

Der Vorschlag beinhaltet folgende Punkte:

- Allgemeiner Vortritt der Eisenbahnfahrzeuge gegenüber dem Strassenverkehr.
- Ausnahmen zur Vortrittsregelung (aktive Signale gebieten nicht „Halt“)
- Eindeutige Erkennung von Bahnübergängen an denen Blaulichtdienste im Einsatz keinen Vortritt haben.

Weitere Erläuterungen zum Vorschlag:

- Strassenbenützer: Die Eisenbahnfahrzeuge fahren erkenntlich im Strassenbereich oder die Gefährdung (z. B. BUe) ist signalisiert: Eisenbahnfahrzeuge haben Vortritt -> Würde bedingen, dass auch Anfang und Ende des Gleises in der Strasse signalisiert werden, sogenannte „Tore“ z. B. bei Städten und in Werksarealen.

Blaulichtdienste: Können Bahnübergänge im Strassenbahnbetrieb oder Eisenbahnbetrieb am Signal „Strassenbahn“ unterscheiden. Beim Signal Strassenbahn haben die Blaulichtfahrzeuge im Einsatz Vortritt.

- Triebfahrzeugführer: Werden instruiert* und haben Streckenkenntnissen* insbesondere über „Kein Vortritt“ z. B. bei Anschlussgleisen mit wenig Fahrten und starkem Strassenverkehr, sich also keine LSA lohnt bzw. zweckmässig ist. Bei den gesicherten Situationen haben die Triebfahrzeugführer entsprechende Signale: In der Strasse weisse und sonst auch normale Bahnsignale, wenn sie nicht verwechselt werden können.

Auch gegenüber Blaulichtdiensten ist für instruierte Triebfahrzeugführer das Verhalten klar: - bei keinem Signal ist es Abhängig von der Betriebsart, Eisenbahnbetrieb -> Vortritt, sonst nicht;

- Fahrerlaubnis am Hauptsignal oder FSS, „Fahrt“ am Zwergsignal oder „Bahnüberganganlage eingeschaltet“ am Kontrolllicht mit Zugbeeinflussung -> Vortritt;
- Fahrt am Strassenbahnsignal nach FDV, Fahrt mit Vorsicht am Zwergsignal oder Rangieren erlaubt oder Zustimmung zur Rangierbewegung am Rangiersignal -> kein

	Vortritt. * Vgl. Bemerkung zu 3.73 Art. 73 E-StBV. Somit kann auch AB-EBV zu Art. 37c AB 37c.5 Ziffer 3 geändert werden. Das Signal „1.30“ würde nun bei Hauptstrassen, welche Gleise kreuzen, die ausschliesslich durch Rangierbewegungen befahren werden, wieder wegfallen. Vorschlag für AB-EBV zu Art. 37c AB 37c.5 Ziffer 3: <i>Bei Bahnübergängen von Anschlussgleisen über stark befahrene Strassen, die selten durch Schienenfahrzeuge befahren werden und eine Lichtsignalanlage unverhältnismässig ist oder im Störfall der Lichtsignalanlage auf das Vortrittsrecht der Schienenfahrzeuge verzichtet werden kann, kann auf das Anbringen des Signal „Strassenbahn“ verzichtet werden.</i> Der Vorschlag würde dem Anliegen der VBZ (als Vertreter der Strassenbahnen) aus unserer Sicht Rechnung tragen. Das BAV unterstützt so das Anliegen der VBZ. Ebenso sind die Anliegen des VöV berücksichtigt.
AG	Abs. 2 Während dem in Abs. 1 richtig der Grundsatz umschrieben wird, dass alle Strassenbenützerinnen und -benützer Schienenfahrzeugen den Vortritt gewähren müssen, wird (offensichtlich durch die Übernahme von Art. 45 Abs. 2 VRV ohne Beachtung des einleitenden Satzes von Art. 45 Abs. 1 VRV) eine Pflicht für Schienenfahrzeuge statuiert. Fahrzeugen können keine Pflichten auferlegt werden: Verpflichtete müssen immer Menschen sein. Unklar ist ferner, weshalb vortrittsbelastete Führerinnen und Führer von Schienenfahrzeugen den Vortritt nur Fahrzeugen, nicht aber allen Strassenbenützerinnen und Strassenbenützern (inklusive Fussgängerinnen und Fussgängern) gewähren müssen. <u>Antrag:</u> Umformulierung: ... so muss ihre Führerin oder ihr Führer den Strassenbenützerinnen und Strassenbenützern auf der vortrittsberechtigten Strasse den Vortritt gewähren.
AR	Der Vortritt von Schienenfahrzeugen widerspricht den Vortrittsverhältnissen in Fussgänger- und Begegnungszonen. In Fussgänger- und Begegnungszonen hat der zu Fuss Gehende Vortritt und ein Schienenfahrzeug ist nicht in der Lage, rechtzeitig anzuhalten, um den Vortritt zu gewähren.
Stadt Bern	Die Vortrittsverhältnisse bei Ausfahrt Eigentrassee (z. B. Depot, Haltestelle in Mittellage, Platz z. B. Stadt Bern Ansermetplatz stadtauswärts oder Casinoplatz stadteinwärts) sind mit den Formulierungen von Art. 5 (weiterhin) unklar.
COCRBT	Al. 2 : commencer la phrase par lorsque au lieu de mais si.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo SG	Der Vortritt von Schienenfahrzeugen widerspricht den Vortrittsverhältnissen in Fussgänger- und Begegnungszonen. In Fussgänger- und Begegnungszonen hat der zu Fuss Gehende Vortritt und ein Schienenfahrzeug ist nicht in der Lage, rechtzeitig anzuhalten, um den Vortritt zu gewähren.
Stapo Chur	Der Vortritt von Schienenfahrzeugen widerspricht den Vortrittsverhältnissen in Fussgänger- und Begegnungszonen. In Fussgänger- und Begegnungszonen hat der zu Fuss Gehende Vortritt und ein Schienenfahrzeug ist nicht in der Lage, rechtzeitig anzuhalten, um den Vortritt zu gewähren.
Stapo SG	Der Vortritt von Schienenfahrzeugen widerspricht den Vortrittsverhältnissen in Fussgänger- und Begegnungszonen. In Fussgänger- und Begegnungszonen hat der zu Fuss Gehende Vortritt und ein Schienenfahrzeug ist nicht in der Lage, rechtzeitig anzuhalten, um den Vortritt zu gewähren.
VöV	Der Art. 5.1 mit dem Grundsatz „Schienenfahrzeuge haben Vortritt“ ist sehr zu begrüßen. Mit Regelung des Art. 5.2 hätten die Trams an vielen Kreuzungen insbesondere in Kreiseln ohne LSA keinen Vortritt mehr. Nach gründlicher Recherche und Rücksprachen mit Strassenbahnspezialisten, ist zu befürchten, dass diese Änderung für die Strassenbahnen eine massive Einschränkung bedeutet. Die Formulierung ist aus folgenden Gründen problematisch: An zahlreichen Plätzen mit Kreisverkehr ist die heutige Situation so, dass dem Verkehr auf der Fahrbahn rechts neben den Trams der Vortritt entzogen wird. Hier wäre nach der Neuregelung der Tramverkehr nicht mehr vortrittsberechtigt. Diese Situation hätte für den Tramverkehr massive negative Konsequenzen: Diese Plätze wären für den Tramverkehr ohne kostenaufwendige Installationen von LSA nicht mehr zu queren. Zahlreiche Kreuzungen die mit Lichtsignalen geregelt sind, werden nachts teilweise ausgeschaltet und auf gelbes Blinklicht gestellt. Die Trams müssen dann auch vortrittsberechtigt sein, ausser sie fahren aus einer Nebenstrasse in eine Hauptstrasse ein. Weiter würde Klärungsbedarf für folgenden Fall bestehen: Ist auf einer vortrittsbelasteten Nebenstrasse ein Eigentrassee, ist unklar ob die Strassenbahn dem übrigen Verkehr auf der vortrittsberechtigten Nebenstrasse den Vortritt gewähren müsste ?

	Der Artikel 5.2 ist im Sinne der alten Formulierung zu belassen: 2 Führt ein Schienenfahrzeug auf einer Nebenstrasse, so muss es den Fahrzeugen auf der Hauptstrasse den Vortritt gewähren.
VBZ	Unseres Erachtens ergeben sich aus der angestrebten Neuregelung - Strassenbenützungsverordnung, Anhörungsentwurf vom 05.01.2011 Artikel 5, Absatz 2 - gravierende Konsequenzen durch die damit einhergehende Schwächung des Tramvortritts. Wir lehnen Absatz 2, Artikel 5 StBV ab und beantragen dessen Streichung. Begründung: A: Vortrittsregelung Der Trambetrieb in Zürich wäre von dieser Änderung negativ betroffen, da bei uns zahlreiche Kreuzungen mit Lichtsignalen geregelt werden, die in den frühen Morgenstunden und nachts zum Teil ausgeschaltet und auf gelbes Blinklicht gesteuert sind. Die Verzweigungen müssen bis heute von den Strassenbahnen mit der nötigen Vorsicht befahren werden, die Trams sind aber dennoch vortrittsberechtigt, ausser sie fahren aus einer Nebenstrasse in eine Hauptstrasse ein. Mit der neuen Regelung des Art. 5 hätten unsere Trams an verschiedenen Kreuzungen zeitweise keinen Vortritt mehr. Zusätzlich haben wir in Zürich an zahlreichen Plätzen wie z.B. Albisriederplatz, Letzigrund u.a. die Situation, dass dem Fahrverkehr auf der Fahrbahn rechts neben den Trams der Vortritt entzogen ist. Wenn hier nach der Neuregelung des Art. 5 StBV der Tramverkehr ebenfalls vortrittsbelastet wäre, hätte dieses für den Tramverkehr in Zürich erhebliche und negative Konsequenzen: Insbesondere in der HVZ wären solche Plätze für den Tramverkehr ohne die kostenaufwendigen Installationen von VRA / Signalisationen praktisch nicht mehr zu queren. B: Verkehrssicherheit: Auch die Verkehrssicherheit als solche wäre in Zürich negativ tangiert. Unserer Einschätzung nach würde die angestrebte Neuregelung eine - für die übrigen Verkehrsteilnehmer einfache und eingeübte - Konvention bezüglich des Tramvortritts aufweichen und zu Lasten der Verkehrssicherheit gefährlich komplizieren.
tpg	L'alinéa 3 concernant l'avertisseur sonore et acoustique disparaît.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 10
sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, SVLT, kf, VAE,			

3.6 Sind Sie mit Art. 6 E-StBV einverstanden?

JA (57)

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 37
TG, SG, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, BUL, SIK, Mobilisant.org, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3
Kapo GR	Als Hinweis ist die Bedeutung von Abs. 1. Bst. a unklar. Ist beim Öffnen der Schranke oder nach dem Beenden der Anzeige das Gehen bzw. die Weiterfahrt erlaubt ?		
AGVS	In Art. 28 SVG wird stipuliert, dass vor Bahnübergängen anzuhalten ist, wenn Schranken sich schliessen oder Signale Halt gebieten, und, wo solche fehlen, wenn Eisenbahnfahrzeuge herannahen. Die Formulierung in Art. 6 E-StBV ist u.E. noch zu wenig klar. So sollte auch das Wegfahren bei sich öffnenden Schranken geregelt werden.		
IGBF	Mit der Umkehrung und einer Präzisierung der Vorschrift wird nun unseres Erachtens der ewigen Diskussion, ob bereits bei noch blinkendem Lichtsignal, beziehungsweise trotz noch nicht vollständig geöffneter Schranke der Bahnübergang bereits passiert werden darf, ein Ende gesetzt.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (17)

wovon	Bund: 1	Kantone: 5	Übrige Stellen: 11
BAV	Siehe Bemerkungen und Vorschlag zu Art. 5 Ziffer 3.5.		
OW	Beim sichtbaren Öffnen von Schranken wird den Verkehrsteilnehmenden signalisiert, dass die Gefahr vorbei ist. Die Praxis zeigt auch, dass in diesem Moment die Verkehrsteilnehmer losfahren, obwohl die Schranke noch nicht ganz geöffnet bzw. das Wechselblinklicht noch an ist. Eine repressive Durchsetzung der vorgeschlagenen Vorschrift würde kaum verstanden.		
GL	Vorschlag neue Formulierung Abs. 3: »Das Überqueren hat ohne unnötige Verzögerung zu erfolgen.« Die vom ASTRA vorgeschlagene Fassung kann zum (zu) Schnelfahren verleiten.		
SH	Abs. 1: Es ist nicht klar geregelt, wann dem Fahrzeugführer der Vortritt zusteht, dies insbesondere beim öffnen der Schranken. VERVE bietet die Gelegenheit, dies nun mal ganz klar zu definieren, zumal wieder Anfragen aus der Bevölkerung eingehen, wie es sich nun bei öffnenden Schranken und noch blinkendem Licht, verhält.		
LU	Abs. 1 lit. b streichen - keine Zusatzfrist beim Überqueren. Rot bedeutet Halt.		
AG	Abs. 1 Diese Bestimmung soll anscheinend die Regelung von Art. 93 Abs. 2 SSV ersetzen, wonach "geschlossene oder sich schliessende Schranken, Halbschranken oder Bedarfsschranken, rotes Blinklicht, rotes Licht sowie akustische Signale" «Halt» bedeuten. Die hier vorgenommene Einschränkung des grundsätzlichen Vortrittsrechtes der Schienenfahrzeuge ist nicht sachgerecht. Die geltende Regelung muss beibehalten werden. Schienenfahrzeugen muss auch weiterhin auf Bahnübergängen generell und immer das Vortrittsrecht vor allen anderen Fahrzeugen und Strassenbenützern zugestanden werden. Sie müssen selbst dann Vortritt haben, wenn Schranken etc. offen stehen und bahnseitige Sicherungen ausgefallen sind. Es kann nicht sein, dass dem Individualverkehr auch nur implizit ein Vortrittsrecht eingeräumt wird. Unklar ist ferner auch gemäss Vorschlag, was gelten soll, wenn sich die Schranken senken. Antrag: Erneute Überprüfung		
Kapo OW	Beim sichtbaren Öffnen von Schranken wird den Verkehrsteilnehmenden signalisiert, dass die Gefahr vorbei ist. Die Praxis zeigt auch, dass in diesem Moment die		

	Verkehrsteilnehmer losfahren, obwohl die Schranke noch nicht ganz geöffnet bzw. das Wechselblinklicht noch an ist. Eine repressive Durchsetzung der vorgeschlagenen Vorschrift würde kaum verstanden.
Kapo SG	Abs. 1 Bst. a: Die Bedeutung ist unklar. Wann ist die Weiterfahrt oder das weiter Gehen erlaubt? Beim Öffnen der Schranke oder nach Beenden der Anzeige (optisch / akustisch)?
Kapo SH	Wie SH.
SFV	In Artikel 28 SVG wird beschrieben: vor Bahnübergängen ist anzuhalten, wenn Schranken sich schliessen oder Signale Halt gebieten, und, wo solche fehlen, wenn Eisenbahnfahrzeuge herannahen. Die Formulierung in Art. 6 ist jedoch zu wenig klar. So sollte auch das Wegfahren bei der sich öffnenden Schranke klar definiert sein.
VöV	Die Aufzählung im Absatz 1 ist zu ergänzen mit: ... d. ein Schienenfahrzeug den Bahnübergang befahren will. Dies entspricht dem Grundsatz Art. 5.1, dass Schienenfahrzeuge Vortritt haben. Diese Ergänzung ist notwendig um bei gestörten BUe-Sicherungsanlagen der Bahn das Befahren des Bahnübergangs ohne örtliche Bewachung gem. FDV R.300.9 Art 7.1.3 (d.h. im Schritttempo mit Achtungssignal) zu ermöglichen.
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag auf Änderung der Reihenfolge und Ergänzung bei der Aufzählung: <i>1 Bei Bahnübergängen, die mit Schrankenanlagen oder Lichtsignalanlagen gesichert sind, haben die Strassenbenützerinnen und -benützer den Vortritt, ausser wenn:</i> <i>a e. die Schranke geschlossen ist;</i> <i>b a. rotes Licht, Blink- oder Drehlicht erscheint und ein akustisches Signal ertönt; oder</i> <i>c b. bei Ampeln für den Fahrverkehr gelbes Blinklicht erscheint.</i> <i>2 Bei Bahnübergängen sind Lichtsignale für Fahrzeuge auch von den Fussgängerinnen und Fussgängern zu beachten, wenn Lichter mit dem Fussgängersymbol fehlen. Akustische Signale bedeuten «Halt» für alle Strassenbenützerinnen und -benützer.</i> Begründung: Bahnübergänge sollen wenn immer möglich mit Schranken gesichert werden. Dies soll sich in der Reihenfolge der Aufzählung in Abs. 1 widerspiegeln. Rotes Blink oder Drehlicht muss mit akustischem Signal kombiniert sein, damit es für Sehbehinderte erkennbar ist. Gelbes Blinklicht gibt Sehbehinderten keine Information weshalb es nicht eingesetzt werden darf, wenn es sich an Fussgängerinnen und Fussgänger richtet. Dies ist in der BSSV unmissverständlich zu regeln. Lichtsignale bei Bahnübergängen welche von den Fussgängerinnen und Fussgängern zu beachten sind, müssen mit taktilen und akustischen Signalen ergänzt werden damit sich blinde und sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger dem Abs. 2 entsprechend verhalten können.
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.
	Lichtsignalanlagen (LSA) Für Fussgänger bestimmte LSA sind <i>mindestens mit roten und grünen Lichtern auszustatten</i> (d.h. für Fussgänger keine lediglich rot/gelbe Ampeln oder sogar nur gelb blinkendes Tram o.dgl., wofür kein blindengerechtes Signalpendant existiert). Die beiden dadurch angezeigten Phasen sind nach dem Zweisinnprinzip auch <i>zumindest vibrierend</i> , bei aufgrund der Verkehrsgläusche schwierig zu interpretierenden komplizierten Kreuzungen und Querungen (z.B. mit Gehrichtungsänderung eines Zebras) auch <i>akustisch zu adaptieren</i> – vgl. dazu die Ergänzungsanträge der Fachstelle.
Schweiz. Blinden- und	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. Kommunikative Einrichtungen müssen für blinde und sehbehinderte Menschen eindeutig und unmissverständlich wahrgenommen werden können. Regeln zur Kommunikation sind für alle Verkehrsteilnehmer klar zu formulieren.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)

wovon Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 11
sva FR, vif LU, SP Schweiz, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, SVLT, kf, VAE,		

3.7 Sind Sie mit Art. 7 E-StBV einverstanden?

JA (27)

wovon Bund: 1 Kantone: 7 Übrige Stellen: 19

SG, GL, SO, BL, GR, GE, SZ,
Stadt Bern,
SP Schweiz,
Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, TCS, ACS, VöV, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Centre Patronal, Mobilitant.org,
KSPD, Kapo AG, Kapo BL, Kapo GR, Kapo SO, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (21)

wovon Bund: Kantone: 9 Übrige Stellen: 12

OW	Dabei ist zu prüfen, ob der alleinige Einsatz von Blaulicht bei Nacht, in Verbindung mit der Dringlichkeit denselben rechtlichen Schutzzweck erfüllen könnte. Hier sollte u.E. unbedingt die Bildung der Gasse auf mehrspurigen Strassen erwähnt werden. Bis dato handelt es sich bei der Bildung einer Gasse um eine Empfehlung die nicht gesetzlich abgestützt ist und die nicht beschrieben ist. Der Art. 7 würde sich dazu anbieten.
TI	Cpv 1: " spostarsi con la necessaria prudenza " (sul marciapiede) non viene più contemplato nella presente versione?
JU	L'alinéa 2 Le droit à la priorité devrait primer sur les signaux mais aussi sur les marques (à ajouter)
ZG	Zusätzlich sollte in dieser Bestimmung die Bildung einer Gasse auf Autobahnen oder auf mehrstreifigen Fahrbahnen gesetzlich vorgeschrieben werden. Bis heute stellt die Bildung einer Gasse lediglich eine Empfehlung dar. Antrag: Die Bildung einer Gasse auf Autobahnen oder auf mehrstreifigen Fahrbahnen ist zusätzlich zu regeln.
NE	Al. 2 : Ajouter ... prime sur les signaux et les marques .
UR	Der Begriff in Absatz 1 "auf das Trottoir ausweichen" ist zu streichen, da nicht überall ein solches vorhanden ist. Vorschlag: "Kündigen sich herannahende Fahrzeuge mit Blaulicht und Wechselklanghorn an, so müssen die anderen Fahrzeuge auf geeignete Weise Platz machen, wenn dies zur Vortrittsgewährung und zur Freigabe der Fahrbahn nötig ist."
NW	Zusätzlich: Das Verhalten auf Autobahnen sollte hier ebenfalls in der Verordnung aufgeführt sein, da bis jetzt nur Empfehlungen (Gasse bilden) gelten. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Empfehlung schlecht befolgt wird.
VD	Alinéa 2: les signaux, ajouter "et les marques".
VS	L'alinéa 2 : Le droit à la priorité devrait primer sur les signaux mais aussi sur les marques (à ajouter) .
Kapo OW	Dabei ist zu prüfen, ob der alleinige Einsatz von Blaulicht bei Nacht, in Verbindung mit der Dringlichkeit, denselben rechtlichen Schutzzweck erfüllen könnte. Hier sollte u.E. unbedingt die Bildung der Gasse auf mehrspurigen Strassen erwähnt werden. Bis dato handelt es sich bei der Bildung einer Gasse um eine Empfehlung die nicht gesetzlich abgestützt ist und die nicht beschrieben ist. Der Art. 7 würde sich dazu anbieten.
Kapo NW	Zusätzlich: Das Verhalten auf Autobahnen sollte hier ebenfalls in der Verordnung aufgeführt sein, da bis jetzt nur Empfehlungen (Gasse bilden) gelten. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Empfehlung schlecht befolgt wird.
Kapo TI	Cpv 1.... spostarsi con la necessaria prudenza (sul marciapiede) non viene più contemplato nella presente versione.....?
Kapo UR	Der Begriff "auf das Trottoir ausweichen" ist zu streichen, da nicht überall vorhanden. Vorschlag: Den herannahenden Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn ist Platz zu machen (Autobahn/Autostrasse).
Kapo ZG	Hier sollte u.E. unbedingt die Bildung der Gasse auf der Autobahn oder auf mehrstreifigen Fahrbahnen erwähnt werden. Bis dato handelt es sich bei der Bildung einer Gasse um eine Empfehlung die nicht gesetzlich abgestützt ist und die nicht beschrieben ist. Der Art. 7 würde sich dazu anbieten.
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.
Schweiz.	Die Pflicht zum Ausweichen ist nicht auf das Trottoir zu beschränken, da die konkreten

Städte- verband	Verkehrsverhältnisse mitunter bessere Ausweichmöglichkeiten bieten. Allenfalls kann das Trottoir als Beispiel genannt werden. Auf Autobahnen ist die Pflicht zur Bildung einer mittigen Gasse vorzuschreiben.
strasse schweiz	Die in Abs. 1 gewählte Formulierung „müssen die anderen Fahrzeuge auf das Trottoir ausweichen“ ist u.E. zu abschliessend. Es gibt Situationen, in denen kein Trottoir vorhanden oder der Randstein für ein rasches Ausweichen zu hoch ist. Die Formulierung ist deshalb sinngemäss wie folgt anzupassen: „(...) müssen die anderen Fahrzeuge mit der gebotenen Vorsicht den Platz frei machen.“
FMS	Wie strasseschweiz.
AGVS	Die in Abs. 1 gewählte Formulierung „müssen die anderen Fahrzeuge auf das Trottoir ausweichen“ ist u.E. zu abschliessend. Es gibt Situationen, in denen kein Trottoir vorhanden oder der Randstein für ein rasches Ausweichen zu hoch ist. Die Formulierung ist deshalb sinngemäss wie folgt anzupassen: „(...) müssen die anderen Fahrzeuge mit der gebotenen Vorsicht den Platz frei machen.“
SVLT	Das Befahren des Trottoirs ist eine Möglichkeit einem Blaulichtfahrzeug auf dringlicher Dienstfahrt ein schnelleres Vorwärtskommen zu ermöglichen. Auch andere Massnahmen wie Reduktion der Geschwindigkeit, Anhalten am Strassenrand oder Ausstellen auf geeigneten Plätzen bringen bessere Verhältnisse.
IGBF	Die neue und präzisere Formulierung wird von uns vollumfänglich unterstützt.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (23)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 8	Übrige Stellen: 14
BAV	Siehe Bemerkungen zu Art. 2 Ziffer 3.5 beachten. Beim Abs. 2 wäre der Hinweis zur Strassenbahn hinfällig.		
TG	Nach Art. 16 Abs. 1 VRV müssen alle Strassenbenützer den Vortritt von solchen Fahrzeugen beachten. In Art. 7 E-StBV ist nur noch von Fahrzeugen die Rede, womit die Fussgängerinnen und Fussgänger nicht mehr angesprochen sind. Diese sind jedoch ebenfalls wieder zur Freigabe der Fahrbahn zu verpflichten.		
BS	Zu Abs. 1: Die Vorschrift „müssen die anderen Fahrzeuge auf das Trottoir ausweichen“ ist allenfalls mit erheblichen Gefahren für ordnungsgemässe Benutzer des Trottoirs verbunden. Ebenso besteht die Gefahr von Beschädigungen von Fahrzeugen. Es wird daher ersucht, die heute geltende Bestimmung von Art. 16 Abs. 2 VRV, „Fahrzeuge mit der gebotenen Vorsicht (...)“ zu belassen. Zu Abs. 2: Die Formulierung „bei abweichenden Signalen“ ist schwer verständlich und sollte ersetzt werden mit „bei abweichender Signalisation“.		
BE	Abs. 1 ...so müssen die anderen Fahrzeuge auf das Trottoir ausweichen... Begriff „Trottoir“ weglassen, da es auch Situationen ohne Trottoir gibt. Abs. 2: Erweitern auch auf Fussgänger u.ä., da diese nicht angesprochen sind: ...Strassenbahn und allen anderen Strassenbenützerinnen und Strassenbenützern.		
ZH	Die Vortrittsbelastung gegenüber Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn ist explizit zu erwähnen. Dass vortrittsbelastende Fahrzeuge auf das Trottoir ausweichen müssen, wenn dies zur Vortrittsgewährung und zur Freigabe der Fahrbahn nötig ist, muss in einem separaten Absatz erwähnt werden; im Übrigen gibt es diesbezüglich noch andere Fälle (ausweichen in Bus-Nischen, Parknischen, Radwege usw.).		
SH	Abs. 1: Der Wortlaut, wonach Fahrzeuge auf das Trottoir ausweichen müssen, ist zu rigide ausgelegt. Der „alte Ausdruck“ mit der gebotenen Vorsicht auf das Trottoir ausweichen, ist angebracht. Weshalb wurde VRV Art. 16. Abs. 3, ersatzlos gestrichen. Dieser sollte beibehalten werden, zumal er sich auch auf die Rechtfertigungsgründe bezieht.		
LU	Vorschlag für Absatz 1: "... so müssen die anderen Fahrzeuge dem vortrittsberechtigten Fahrzeug die unverzügerte Weiterfahrt ermöglichen und bei Notwendigkeit ab der Fahrbahn ausweichen, ..."		
AG	Zu Abs. 1: Unklarheiten: - Was soll mit dem Adjektiv "herannahende" verdeutlicht werden? - Nach der Formulierung von Abs. 1 müssen alle anderen Fahrzeuge auf das Trottoir ausweichen, wenn dies nötig ist. Nicht vorausgesetzt wird, dass es überhaupt möglich ist (Strassenbahn). - Nach der neuen Formulierung müssen hingegen die übrigen Strassenbenützer (Fussgänger, Reiter etc.) nicht ausweichen. Ist dies richtig?		

	Zusätzlicher Regelungsbedarf: - Nach wie vor sinnvoll und nötig ist die Bestimmung, dass sich andere Fahrzeuge nicht an ein Fahrzeug mit Blaulicht und Wechselklanghorn anschliessen dürfen. Mit der Streichung dieser Bestimmung könnte provoziert werden, dass das Nachfahren (zum Beispiel auf verstopften Autobahnen etc.) als rechters erachtet würde. Dies darf nicht sein. Schlussfolgerung: Die geltende Bestimmung (Art. 16 VRV) muss mit leichten Modifikationen beibehalten werden, wobei es aus Gründen der Systematik nachvollziehbar ist, wenn Art. 16 Abs. 3 VRV, mit welchem festgehalten wird, wann Blaulicht und Wechselklanghorn eingesetzt werden dürfen, nach hinten verschoben wird (46 Abs. 4 EStBV). Antrag: <i>Vortrittsberechtigte Fahrzeuge</i> (Art. 27 Abs. 2 SVG) <i>1 Den Fahrzeugen die sich durch Blaulicht und Wechselklanghorn ankündigen, müssen alle Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer den Vortritt lassen, auch bei Verkehrsregelung durch Lichtsignale.</i> <i>2 Wenn es zur sofortigen Freigabe der Fahrbahn unerlässlich ist, müssen die Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer mit der gebotenen Vorsicht auf das Trottoir ausweichen. Wer einem vortrittsberechtigten Fahrzeug folgt, hat einen Abstand von <u>mindestens</u> 100 m zu wahren.</i> Weiterer Regelungsbedarf: a) Gelbe Gefahrenlichter Nicht explizit geregelt sind heute die Rechte und Pflichten der Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer gegenüber einem Fahrzeug mit gelbem Gefahrenlicht. Die Pflichten ergeben sich grundsätzlich aus Art. 4 EStBV (Pflicht zur Anteilnahme und Rücksichtnahme). Im Sinne der Klarheit würden wir es begrüssen, wenn diese Pflicht unter Art. 7 E-StBV ausdrücklich und spezifisch wiederholt würde. Antrag: Ergänzung mit einer ausdrücklichen Regelung betreffend gelber Gefahrenlichtern. Da Ausnahmefahrzeuge und -transporte in der Regel mit gelbem Gefahrenlicht ausgerüstet sind, folgt hier noch ein weiterer Antrag. b) Begleitung von Ausnahmefahrzeugen und -transporten Die Begleitung derselben obliegt nach heutigem Recht den kantonalen Polizeikorps. Die Möglichkeit, Dritte mit dieser Aufgabe kantonsübergreifend zu betrauen, besteht heute nicht. In der Regel werden die Transporte von den Angehörigen der kantonalen Korps begleitet. Die Begleitung kann nur bis zur Kantonsgrenze erfolgen. Dann ist eine Übergabe an das nächste Korps nötig. Die Transporte werden dadurch zeitlich massiv verzögert. Die negativen Kostenfolgen für die Transporteure und die Wirtschaft sind evident. Abhilfe kann nur geschaffen werden, wenn diese Begleitungen gesamtschweizerisch einheitlich geregelt werden. Die Regelung müsste insbesondere beinhalten, dass die Begleitpersonen auf dem gesamten Gebiet der Schweiz die für die Begleitung notwendigen Befugnisse zu Anordnungen gegenüber Drittpersonen haben. Diese Aufgaben könnte weiterhin von Angehörigen kantonalen Polizeikorps übernommen werden. Zusätzlich müsste die Möglichkeit geschaffen werden, dass die Kantone und/oder der Bund die Aufgabe für die gesamte Schweiz an Dritte, Private, delegieren können. Beispiel: Ein Ausnahmetransport beginnt im Kanton VV auf einer Kantonsstrasse, führt anschliessend in den Kanton WW, dort auf eine Autobahn, dann durch die Kantone XX, YY und schliesslich im Kanton ZZ wieder von der Autobahn auf eine Hauptstrasse und zum Ziel. Nach heutigem Recht sind, sofern der Transport durchgehend begleitet werden muss, 5 Polizeikorps involviert und 4 Übergaben nötig. Nach neuer Konzeption wäre es möglich, dass das Polizeikorps des Kantons XX (dieser ist bereits gemäss heutigem Recht für die Bewilligungserteilung als solche der sogenannte "Leadkanton" bis zur Autobahnausfahrt im Kanton ZZ) oder delegierte Stelle den Transport auf der ganzen Fahrt begleitet. Antrag: Gesamtschweizerisch einheitliche Regelung der Begleitung von Ausnahmefahrzeugen und -transporten an geeigneter Stelle der E-StBV.
AR	Es ist nur von Fahrzeugen die Rede. Fussgänger und andere Verkehrsteilnehmer sind nicht angesprochen. Die Fussgänger sind ebenfalls wieder zur Freigabe der Fahrbahn zu verpflichten.
COCRBT	L'alinéa 2 Le droit à la priorité devrait primer sur les signaux mais aussi sur les marques (à ajouter)
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo BS	Wie BS.

3.8 Sind Sie mit Art. 8 E-StBV einverstanden?

JA (41)

wovon	Bund: 1	Kantone: 13	Übrige Stellen: 27
OW, GL, SO, BS, BE, BL, SH, GR, ZG, GE, UR, NW, SZ, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, tpg, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, Mobilitant.org, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 2
JU	Il y a redondance avec le 49 LCR. Par ailleurs la formulation « inverse » (mise en avant de l'exception au lieu de la règle) de la phrase n'est pas heureuse.		
NE	Al. 1 : Il y a redondance avec LCR 49 : proposition ; suppression de l'al. 1.		
VD	Alinéa 1 : préciser "en l'absence de trottoir", redondance avec l'article 49 de la LCR. La formulation "inverse" (mise en avant de l'exception au lieu de la règle) n'est pas heureuse.		
VS	11 y a redondance avec le 49 LCR. Par ailleurs la formulation « inverse » (mise en avant de l'exception au lieu de la règle) de la phrase n'est pas heureuse.		
Kapo TI	Il cpv. 1 è sempre di difficile comprensione, non tanto per gli addetti ai lavori, ma per coloro che, direttamente sono chiamati in causa in questo genere di situazioni e di comportamento sulla strada (scolari)!!		
IGBF	Die neue und präzisere Formulierung wird von uns vollumfänglich unterstützt.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Kapo GR,			

NEIN mit Bemerkung (32)

wovon	Bund:	Kantone: 7	Übrige Stellen: 25 (1)
TG	Art. 8 Abs. 1 E-StBV ist zu kompliziert formuliert. Änderungsvorschlag: Auf der Fahrbahn müssen die Fussgängerinnen und Fussgänger links gehen. Sie haben rechts zu gehen, wenn sie links keine Möglichkeit zum Ausweichen haben. Sie müssen hintereinander gehen, ausgenommen auf Nebenstrasse bei geringem Verkehrsaufkommen.		
SG	In Abs. 3 ist «unnötig» wegzulassen.		
TI	la formulazione del cpv. 1 va migliorata in quanto è ancora di difficile comprensione per coloro che sono direttamente chiamati in causa in questo genere di situazioni e di comportamento sulla strada (scolari). Eventualmente effettuare un confronto con l'art. 48 ONC.		
ZH	Abs. 1, erster Satz: zu komplizierte Formulierung; unverständlich. Vorschlag neue Formulierung: "Auf der Fahrbahn müssen die Fussgängerinnen und Fussgänger links gehen. Sie haben rechts zu gehen, wenn sie links keine Möglichkeit zum Ausweichen haben. Sie müssen hintereinander gehen, ausgenommen auf Nebenstrasse bei geringem Verkehrsaufkommen."		
LU	Art. 8 Abs. 1: Begriff "geringes Verkehrsaufkommen" ist bei der Umsetzung nicht griffig und führt zu unnötigen Diskussionen. Art. 8 Abs. 3: Wir orten ebenfalls ein Problem mit dem Begriff und in Folge dessen Umsetzung. Fazit: Strassen sind keine Spielflächen. Dazu ist der Verkehrsraum zu klein geworden.		
AG	Vorbemerkung zur Kapitelüberschrift 2. Kapitel "Regeln für Fussgängerinnen und Fussgänger": Fussgänger werden in Art. 2 E-StBV (Begriffe) nicht definiert. Dies erscheint auch prima vista nicht nötig. Fussgänger gehen (vgl. Art. 8 Abs. 1 E-StBV). Daraus müsste geschlossen werden, dass Rollstuhlfahrer und Benützer von fäG keine Fussgänger sind. Dies wird allerdings relativiert in den Erläuterungen zu Artikel 8 E-StBV, letzter Absatz,		

	wonach Benutzerinnen und Benutzer von fäG grundsätzlich als Fussgänger zu betrachten sind und die Bemerkung in Konkordanztabelle I, zu Art. 44 E-StBV, wonach Benutzerinnen und Benutzer von fäG aufgrund der neuen Systematik auch Fussgänger sind. Noch unklarer ist die Zuordnung bei den Rollstuhlfahrenden: Es sind die einzigen Verkehrsteilnehmenden, die nach Belieben entweder nach den Regeln des Fahrverkehrs oder nach den Fussgänger-Regeln die Strasse benutzen dürfen, wobei es "ihrem Selbstverständnis besser entsprechen (dürfte), wenn sie als Fussgängerinnen resp. Fussgänger und nicht als Fahrzeugführerin oder Fahrzeugführer betrachtet werden" (vgl. Erläuterungen zu Art. 11 E-StBV). Betreffend weiteren Abgrenzungsproblematiken verweisen wir auf unsere Ausführungen unter Ziff. 3.44a im Zusammenhang mit Lärmbelästigungen. Im Sinne der Klarheit und Rechtssicherheit stellen wir die <u>Anträge</u>: - Schaffung einer Legaldefinition der Fussgängerinnen und Fussgänger und damit auch der Führerinnen und Führer der weiteren im 2. Kapitel erwähnten Fahrzeuge (vgl. auch Ziff. 3.2). - Eventualiter, je nach vorgenommener Legaldefinition: Überprüfung der Überschrift zu Kapitel 2. Bemerkungen zu Art. 8 Abs. 3 E-StBV: Unklar aufgrund der fehlenden Legaldefinition ist, ob das Recht zum Spielen nebst Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Benutzerinnen und Benützern von fäG auch Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer zustehen soll. Hier wäre evtl. eine Präzisierung notwendig. Weiter ist die Abgrenzung zum gesteigerten Gemeingebrauch unklar. Gesteigerter Gemeingebrauch liegt zum Beispiel vor, wenn eine Nutzung der öffentlichen Sache gestört wird, welche das Gemeinwesen bestimmten anderen Personen - insbesondere als Gemeingebrauch oder als Sondernutzung - ausdrücklich gestattet hat. Es stellt sich für uns die grundsätzliche Frage, ob in einer Bundesverordnung der Gemeingebrauch von Kantons- und Gemeindestrassen geregelt werden darf (vgl. auch Art. 3 SVG). Nicht klar ist zudem das Verhältnis zu Art. 9: Soll mit Art. 8 Abs. 3 E-StBV das Vortrittsrecht der Fahrzeuge auf den Fahrbahnen eingeschränkt werden? Unklar ist weiter der Gehalt des Worts "unnötig" im Zusammenhang mit Behinderung. Entgegen der Konkordanztabelle 3A, Bemerkung zu Art. 8 Abs. 3 E-StBV erachten wir das "Wort "unnötig" nicht als Präzisierung. <u>Anträge</u>: - Streichen des Adjektivs "unnötig" in Art. 8 Abs. 3 E-StBV. - Überprüfung, evtl. Ergänzung sowohl der Art. 11 und 12 E-StBV mit einer sinngemässen Bestimmung.
AR	Auf der Fahrbahn müssen Fussgänger links gehen, beim Fehlen von Ausweichmöglichkeiten ist rechts zu gehen (komplizierte Formulierung), Abs. 3: Wort „unnötig“ streichen.
Grüne	Die Formulierung in Abs. 3, dass auf verkehrsarmen Nebenstrassen „namentlich für Spiele“ die ganze Strassenfläche benutzt werden darf, ist wichtig. Die Einschränkung „auf begrenzter Fläche“ ist überflüssig und irreführend. Die Grenzen für die Spiele sind durch die Bezeichnungen „verkehrsarme Nebenstrasse“ und „gesamte Fahrbahn“ vorgegeben und durch das Verbot zu behindern und zu gefährden schon genügend eingeschränkt: <i>Art. 8, Abs. 3: „Für Tätigkeiten, namentlich Spiele, die auf einer begrenzten Fläche stattfinden, dürfen die für die Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen und auf verkehrsarmen Nebenstrassen die gesamte Fahrbahn benutzt werden, sofern die übrigen Strassenbenutzerinnen und -benutzer dadurch weder unnötig behindert noch gefährdet werden.“</i> Zudem ist unbedingt explizit die Möglichkeit vorzusehen, dass auch Spiel mit Velos erlaubt ist. Da sich die Überschrift nur an Zu Fuss Gehende richtet und Velos gemäss Art. 2, Abs. 14 des Verordnungsentwurfes keine fahrzeugähnliche Geräte sein können (vgl. oben), wäre sonst das Spielen und Üben mit bmx etc. und normalen Velos ausgeschlossen. Das wäre ein unverständliches Verbot. Und es würde den Kindern sehr erschweren, ihre Geschicklichkeit auf dem Velo zu üben. Dieses Training ist jedoch sehr verbreitet und für die Verkehrssicherheit der Kinder ausgesprochen wichtig. Daher soll, wie oben beantragt, Art.

	2, Abs. 14 angepasst und zusätzlich im Art. 8, Abs. 3 ausdrücklich festgelegt werden, dass auch Spiel und Sport mit Velos zulässig ist. Der Titel des 2. Kapitels müsste somit ebenfalls angepasst werden. Dies nicht zuletzt, weil es im Verordnungsentwurf kein eigenes Kapitel mehr gibt, das sich an Velofahrende richtet.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU sowie Pro Velo an.
bfu	Schon in der Vorkonsultation haben wir darauf hingewiesen, dass wir die Totalaufhebung der Sonderregelung Fussgängerkolonnen als einen Sicherheitsverlust erachten (insbesondere die Aufhebung von Art. 49 Abs. 3 VRV). Grössere Fussgängergruppen sollten vor allem nachts gut erkennbar sein.
Pro Velo Schweiz	► Abs. 1: Neu sollen auch Personen, die ihr Velo schieben, zwingend auf die linke Strassenseite wechseln müssen. Dies so generell festzulegen, widerspricht einem verbreiteten, sicheren und natürlichem Verhalten. Ein Velofahrer schiebt sein Velo manchmal nur eine gewisse Strecke: z.B. bei Steigungen, bei Scherben, Eis, wenn der Belag für das Transportgut zu holprig ist; wenn ein Kind oder ein Erwachsener auf der Strasse nicht fahren darf oder will etc.. Wenn er dann jeweils die Fahrbahnseite wechseln müsste, erhöht das seine Gefährdung. Auch wenn auf der linken Seite Autos parkiert sind, wäre es unklug, dort das Velo zu schieben. Da Velos zwingend mit Reflektoren nach hinten ausgerüstet sind, sind sie auf der rechten Strassenseite zu Fuss nicht grundsätzlich mehr gefährdet, als wenn sie dort fahren. Antrag: "1 (...) Verkehrsaufkommen. Ein Fahrrad kann auf der linken oder rechten Strassenseite geschoben werden, je nachdem, wo es sicherer erscheint." ► Abs. 3: Die Formulierung, dass auf verkehrsarmen Nebenstrassen „namentlich für Spiele“ die ganze Strassenfläche benutzt werden darf, ist wichtig. Die Einschränkung „auf begrenzter Fläche“ ist überflüssig und irreführend. Die Grenzen für die Spiele sind durch die Bezeichnungen „verkehrsarme Nebenstrasse“ und „gesamte Fahrbahn“ vorgegeben und durch das Verbot zu behindern und zu gefährden schon genügend eingeschränkt. Wir beantragen folgende Kürzung: "3 Für Tätigkeiten, namentlich Spiele, die auf einer begrenzten Fläche stattfinden, dürfen die für die Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen und auf verkehrsarmen Nebenstrassen die gesamte Fahrbahn benützt werden, sofern die übrigen Strassenbenutzerinnen und -benützer dadurch weder unnötig behindert noch gefährdet werden." Zudem ist unbedingt zu klären, dass auch Spiel mit Velos erlaubt ist (vgl. oben unter Art. 2.14); Da sich die Überschrift nur an Fussgänger richtet, und Velos gem. Art. 2.14 keine FäG seien, könnte sonst das Spielen/Üben mit bmx etc. und normalen Velos ausgeschlossen sein. Das wäre ein unverständliches Verbot. Und es würde den Kindern sehr erschweren, ihre Geschicklichkeit auf dem Velo zu üben. Dieses Training ist sehr verbreitet und für die Verkehrssicherheit der Kindern ausgesprochen wichtig! Wir schlagen vor, Art. 2.14 zu korrigieren (siehe dort) oder aber in 8.3. klarzustellen, dass auch Spiel und Sport mit Velos zulässig ist. Wegen dem Titel passt das allerdings nicht wirklich hierhin. Aber ein Kapitel, das sich an Velofahrende richtet gibt es auch nicht (mehr).
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz, jedoch ohne 1. Abschnitt.
Fussverkehr Schweiz	Abs. 3 Die Formulierung „auf einer begrenzten Fläche“ ist zu streichen. <i>„Für Tätigkeiten, namentlich Spiele, die auf einer begrenzten Fläche stattfinden, dürfen die für die Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmte Verkehrsfläche und auf verkehrsarmen Nebenstrassen die gesamte Fahrbahn benützt werden, sofern die übrigen Strassenbenutzerinnen und -benützer dadurch weder unnötig behindert noch gefährdet werden.“</i> Begründung Die begrenzte Fläche hat keine weitere Spezifikation. Welche Tätigkeiten sollen mit dieser Formulierung ausgeschlossen werden? Es ist wohl kaum vorstellbar, dass eine Tätigkeit eine unbegrenzte Fläche beansprucht. Der Zusatz kann somit ersatzlos gestrichen werden. Die Bestimmung wird damit entschlackt ohne inhaltliche Änderung. Abs. 4 (neu) <i>Auf verkehrsarmen Nebenstrassen in Wohnquartieren, namentlich in Begegnungszonen, ist genügend Raum für Begegnung und Spiel freizuhalten. An geeigneten</i>

	Orten ist zu diesem Zweck auf einer Länge von mindestens 20 m die Anordnung von Parkplätzen zu unterlassen. Begründung Die Strasse ist nicht nur Verkehrsraum, sondern auch Raum für Aufenthalt, Bewegung und Spiel. Die fehlenden geeigneten Strukturen in den heutigen Wohnquartieren sind ein wichtiger Grund für den Bewegungsmangel, namentlich von Kindern. Geeignete Treffpunkte sind auch zentral für nachbarschaftliche Kontakte und die soziale Integration. Der Bund soll sich hierbei aktiv für die Schaffung von solchen geeigneten Strukturen einsetzen, wie dies in der Studie des BAG «Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde» gefordert wird (vgl. www.strukturellebewegungsfoerderung.ch). Die im Absatz 4 vorgeschlagene Formulierung soll anschliessend durch geeignete Vollzugshilfen konkretisiert werden.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 1: Neu sollen auch Personen, die ihr Velo schieben, zwingend auf die linke Strassenseite wechseln müssen. Dies so generell festzulegen, widerspricht häufig einem sicheren und natürlichen Verhalten. Ein Velofahrer schiebt sein Velo manchmal nur eine gewisse Strecke: z.B. bei Steigungen, bei Scherben, Eis, wenn der Belag für das Transportgut zu holprig ist; wenn ein Kind oder ein Erwachsener auf der Strasse nicht fahren darf oder will etc.. Wenn er dann jeweils die Fahrbahnseite wechseln müsste, erhöht das seine Gefährdung. Auch wenn auf der linken Seite Autos parkiert sind, wäre es unklug, dort das Velo zu schieben. Da Velos zwingend mit Reflektoren nach hinten ausgerüstet sind, sind sie auf der rechten Strassenseite zu Fuss nicht grundsätzlich mehr gefährdet, als wenn sie dort fahren. Antrag: "1 (...) Verkehrsaufkommen. Ein Fahrrad kann auf der linken oder rechten Strassenseite geschoben werden, je nachdem, wo es sicherer erscheint."
BUL	Leider entwickelt sich die Bekleidungsbranche mit ihren Produkten seit Jahren nicht im gewünschten Rahmen zu Gunsten einer besseren Sichtbarkeit in der Nacht oder wenn die Witterung es erfordert. Die motorisierten Verkehrsteilnehmer geraten deshalb zunehmend unverschuldet in schwierige Rechtslagen, wenn sie schlecht sichtbare Fussgänger verletzen. Wir fordern hiermit ausdrücklich, dass sich Fussgänger auf der Strasse nachts besser sichtbar machen müssen, mit reflektierenden Materialien.
SIK	Wie BUL.
KSPD	Auf der Fahrbahn müssen Fussgänger links gehen, beim Fehlen von Ausweichmöglichkeiten ist rechts zu gehen (komplizierte Formulierung), Abs. 3: Wort „unnötig“ streichen.
COCRBT	Il y a redondance avec le 49 LCR. Par ailleurs la formulation « inverse » (mise en avant de l'exception au lieu de la règle) de la phrase n'est pas heureuse. (LS)
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo SG	Abs. 3: Was heisst "unnötig behindert"? Gibt es ein nötiges Behindern?
Kapo TG	Abs. 1 ist zu komplizierte Formulierung: Auf der Fahrbahn müssen die Fussgängerinnen und Fussgänger links gehen. Sie haben rechts zu gehen, wenn sie links keine Möglichkeit zum Ausweichen haben. Sie müssen hintereinander gehen, ausgenommen auf Nebenstrasse bei geringem Verkehrsaufkommen.
Kapo ZH	Wie ZH.
Stapo Chur	Auf der Fahrbahn müssen Fussgänger links gehen, beim Fehlen von Ausweichmöglichkeiten ist rechts zu gehen (komplizierte Formulierung), Abs. 3: Wort „unnötig“ streichen.
Stapo SG	Auf der Fahrbahn müssen Fussgänger links gehen, beim Fehlen von Ausweichmöglichkeiten ist rechts zu gehen (komplizierte Formulierung), Abs. 3: Wort „unnötig“ streichen.
SSR	Gelten Reiter als Fussgänger? Gilt ein Fussgänger, der ein Pferd an der Leine führt, als Fussgänger? Hier wäre auf Art. 58 Abs. 4, Vortritt, hinzuweisen. Vgl. mit Art. 76.
SVEO	Für Tätigkeiten, namentlich Spiele, auch solche mit fahrzeugähnlichen Geräten, dürfen die für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen und auf verkehrsarmen Nebenstrassen die gesamte Fahrbahn benutzt werden, sofern die übrigen Strassenbenützerinnen und -benützer dadurch weder unnötig behindert noch gefährdet werden. Begründung: Der Einschub „die auf einer begrenzten Fläche stattfinden“ ist widersprüchlich, da gleichzeitig weiter unten die gesamte Fahrbahn freigegeben ist für das Spiel, sofern es sich um eine verkehrsarme Nebenstrasse handelt. Deshalb sollte nicht gleichzeitig von begrenzter Fläche gesprochen werden.

	Mit dem Zusatz „auch solche mit fahrzeugähnlichen Geräten“ sollte verdeutlicht werden, dass für das Spiel auf verkehrsarmen Strassen keine Einschränkung bezüglich Spielgeräten besteht (Vgl. Art. 12 StBV).
Netzwerk Kind und Verkehr	Abs. 3: Für Tätigkeiten, namentlich Spiele, die auf einer begrenzten Fläche stattfinden auch solche mit fahrzeugähnlichen Geräten, dürfen die für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmte Verkehrsflächen und auf verkehrsarmen Nebenstrassen die gesamte Fahrbahn benutzt werden, sofern die übrigen Strassenbenützerinnen und -benützer dadurch weder unnötig behindert noch gefährdet werden. Begründung: Die Formulierung in Absatz 3, dass auf verkehrsarmen Nebenstrassen „namentlich für Spiele“ die ganze Strassenfläche benutzt werden darf, ist wichtig. Die Einschränkung „auf begrenzter Fläche“ ist überflüssig und irreführend. Die Grenzen für die Spiele sind durch die Bezeichnungen „verkehrsarme Nebenstrasse“ und „gesamte Fahrbahn“ vorgegeben. Der Zusatz „auch solche mit fahrzeugähnlichen Geräten“ verdeutlicht, dass für das Spiel auf verkehrsarmen Strassen keine Einschränkungen bezüglich Spielgeräten bestehen. Vgl. Art. 12
motosuis se	Bemerkungen zu Abs. 1: Die Neuregelung, wonach auch Personen, die ihr Motorfahrrad oder ihr Motorrad bzw. ihren Roller schieben, zwingend auf die linke Strassenseite wechseln müssen, ist nicht sinnvoll. Motorfahrräder und erst recht Motorräder und Roller werden nur in Ausnahmefällen geschoben. Es muss aber möglich bleiben, sie diesfalls auf der rechten Strassenseite zu schieben. Durch einen Wechsel der Strassenseite würden die schiebenden Fahrer unnötig gefährdet.
FMS	Zweirädrige Fahrzeuge sollen weiterhin auf der rechten Strassenseite gestossen werden dürfen, wenn kein Trottoir vorhanden ist.
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 3 Es sollte nicht sein, dass Verkehrsflächen, auch welcher Art immer, als Spielflächen benützt werden dürfen!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (9)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 8
BAV, sva FR, vif LU, asa, VöV, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.9 Sind Sie mit Art. 9 E-StBV einverstanden?

JA (49)

wovon	Bund: 1	Kantone: 17	Übrige Stellen: 31
TG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, GR, ZG, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, ACS, VöV, tpg, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, BUL, SIK, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (10)

wovon	Bund: 1	Kantone: 3	Übrige Stellen: 6
BAV	Bitte Bemerkung zu den Begriffen zu Art. 5 Ziffer 3.2 beachten.		
SG,	Abs. 4: Es fehlt eine Definition der Fussgängerinsel (bauliche Vorkehren und/oder Markierung?).		
LU	Die Formulierung erachten wir als sinnvoll.		
NE	Al. 2 : Il serait judicieux de fixer une distance homogène sur le plan européen (distance de moins de 50m.).		
bfu	Wir befürworten, dass die Pflicht Fussgängerstreifen, Ueber- oder Unterführungen zu benutzen, wenn diese weniger als 50m entfernt sind, vorläufig beibehalten wird. Das Überqueren der Strassen in der Nähe von offiziellen Querungsmöglichkeiten ist mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden. Eine neuere Arbeit von King et al. aus dem Jahr 2009 kam zu dem Schluss, dass innerhalb von 20 Metern um eine Lichtsignalanlage ein 8-faches Unfallrisiko besteht. Ältere Arbeiten haben auch für 50 Meter von Zebrastreifen noch erhöhte Unfallrisiken gefunden. Das neue Forschungsprojekt zu dieser Frage ist zu begrüssen.		
VCS	Fussgängerinnen und Fussgängern (auch besonders gefährdeten wie Senioren und Kindern) muss eine Möglichkeit geboten werden, Strassen sicher überqueren zu können. Verschwinden aufgrund der Umsetzung der geltenden Norm vermehrt Fussgängerstreifen, besteht das Risiko, dass die zu Fuss Gehenden an Stellen queren, die für sie nicht sicher sind. Inwiefern die 50m-Regel darauf Einfluss hat, müsste in neuen Forschungen belegt werden. Zudem fragt sich, wie gross das Risiko für Fussgänger ist, wenn sie in 10, 20 oder 30 m Entfernung zum Fussgängerstreifen queren.		
strasse schweiz	Wir schlagen vor, Abs. 3 folgendermassen zu ergänzen bzw. zu präzisieren: „(...) ausser gegenüber der Strassenbahn. Sie haben ihre Absicht, die Strasse überqueren zu wollen, dem Fahrzeugführer ersichtlich anzuzeigen. Sie dürfen (...)“ Begründung: Der Wille zum Überqueren der Fahrbahn muss für den Fahrzeugführer erkennbar gemacht werden, und zwar durch entsprechendes Verhalten des Fussgängers (vgl. Formulierung in Art. 44 Abs. 1 E-StBV: „[...] ersichtlich die Fahrbahn überqueren wollen [...]“)		
FMS	Wie strasseschweiz.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
IGBF	Die neue und präzisere Formulierung wird von uns vollumfänglich unterstützt.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (26)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 22 (1)
BE	Abs. 2: Die 50 m-Regel wird in der Praxis in der Regel erst in Gerichtsfällen nach einem Unfall relevant. Im praktischen Alltag wird diese Regel verständlicherweise (zu grosser Umweg) von den Fussgängern sehr oft missachtet und von der Polizei auch nur		

	ausnahmsweise geahndet. Durchgeführte Videoaufzeichnungen belegen, dass diese Regelmässigkeit bei den Fahrzeugführern aggressives Verhalten auslösen kann. Der erwähnte Forschungsauftrag erfolgte bereits vor langer Zeit. Bis heute wurde die Arbeit offenbar nicht abgeschlossen. Ein Ergebnis ist auch kurz- bis mittelfristig nicht in Sicht. Vorschlag: Die 50 m-Regel aufheben und den letzten Satz des Absatzes streichen.
SH	Abs. 3: Kinder können Distanzen, bzw. den Bremsweg von Fahrzeugen nicht einschätzen und werden zudem instruiert, dass sie den Fussgängerstreifen erst überqueren sollen, wenn die Räder stehen. Motto: „Mir gönd wann d'Räder stönd“. Diese Problematik sollte in Abs. 3 berücksichtigt werden.
AG	Abs. 2: Der 2. Satz ist zu ergänzen: "...Verzögerung auf dem kürzesten Weg zu überqu...". Der 3. Satz mit der 50m-Klausel ist ersatzlos zu streichen.
AR	Es ist darauf hinzuweisen, dass die Fussgänger den Fussgängerstreifen nicht unvermittelt betreten bzw. befahren (fäG) dürfen.
Grüne	Fussgängerinnen und Fussgängern – auch besonders gefährdeten wie Seniorinnen und Senioren sowie Kindern – muss eine Möglichkeit geboten werden, Strassen sicher queren zu können. Verschwinden aufgrund der Umsetzung der geltenden Norm vermehrt Fussgängerstreifen, besteht das Risiko, dass die zu Fuss Gehenden an Stellen queren, die für sie nicht sicher sind. Inwiefern die 50m-Regel darauf Einfluss hat, müsste in neuen Forschungen belegt werden. Zudem stellt sich die Frage, wie gross das Risiko für Zu Fuss Gehende ist, wenn sie in 10, 20 oder 30 m Entfernung zum Fussgängerstreifen queren.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo SG	Abs. 3: Begriff "Sie dürfen jedoch vom Vortrittsrecht nicht Gebrauch machen" ist zu wenig konkret formuliert. Abs. 4: Was wird unter einer Fussgängerinsel verstanden? Baulich und/oder markiert? Die Definition der Fussgängerinsel fehlt.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Es ist darauf hinzuweisen, dass die Fussgänger den Fussgängerstreifen nicht unvermittelt betreten bzw. befahren (fäG) dürfen.
Stapo SG	Es ist darauf hinzuweisen, dass die Fussgänger den Fussgängerstreifen nicht unvermittelt betreten bzw. befahren (fäG) dürfen.
SFV	Absatz 3: wenn das Fahrzeug bereits so nah ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten könnte. Anpassen in: wenn ein rechtzeitiges Anhalten des herannahenden Fahrzeuges nicht mehr möglich ist.
TCS	Al. 2, 1 ^{re} phrase in fine, supprimer "inutilement" / "unnötige". Quelle pourrait être l'illustration d'un "attardement utile" d'un piéton traversant la chaussée ? Il s'agit de poser la règle de manière claire : on doit attendre du piéton qu'il la traverse sans s'attarder, évidemment compte tenu de ses capacités physiques, ou d'un éventuel chargement qui entraverait sa mobilité – ce qui va de soi. La rédaction de l'al. 2 doit être harmonisée (2 phrases en français, 3 en allemand). Au surplus, le TCS salue le fait que la règle de base, trop souvent ignorée par les piétons, soit clairement énoncée à l'alinéa 1 de la disposition.
Pro Velo Schweiz	Abs. 2: Fussgänger sollen die Strasse nicht nur ohne unnötige Verzögerung, sondern auch auf dem direkten Weg überqueren. Dadurch verkürzt sich die Zeit, in der sich Fussgänger auf der Strasse aufhalten. Diagonal gehende Fussgänger sehen zudem den herannahenden Verkehr von hinten schlechter. In Fahrrichtung laufende und unmittelbar schräg auf die Fahrbahn tretende Fussgänger gefährden sich und motorlose Fahrzeuge, namentlich die leisen Velos, die von hinten nahen. Antrag: "2 (...) Sie haben die Strasse ohne unnötige Verzögerung und auf dem direkten Weg zu überqueren. (...)"
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
Fussverkehr Schweiz	Abs. 2 Modifizierung der 50-m-Regel <i>Sie [die Fussgängerinnen und Fussgänger] müssen, besonders vor und hinter haltenden Fahrzeugen, behutsam auf die Fahrbahn treten. Sie haben die Strasse ohne unnötige Verzögerung zu überqueren. Sie müssen Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen benutzen, wenn diese weniger als 50 m entfernt in der Nähe sind.</i> Begründung Die Regel, dass im Abstand von weniger als 50 Metern von einem Fussgängerstreifen die Strasse nicht gequert werden darf, ist neu zu fassen. Die heutige Fassung hat zur Folge, dass Ingenieure glauben, sie dürfen keine Strassen mit Mittelbereich und Fussgängerstreifen planen, da sie mit einem Querungsangebot neben einem Fussgängerstreifen die Regelung der Verordnung unterlaufen würden. Die 50-Meter-Regel führt dazu, dass Fussgängerstreifen – trotz einer ausgewiesenen Notwendigkeit – weggelassen oder aber dass keine Gestaltungen mit Mittelbereich geschaffen werden. Die 50-m-Regelung hat daher vor allem für Verkehrsplaner eine hohe Relevanz und ist hinderlich für fussgängerfreundliche Gestaltungen. Da entsprechende Umbauprojekte in vielen Städten anstehen, halten wir die Revision für dringlich.

	Die gesetzliche Regel von SVG Art. 49, nach dem die Fussgängerinnen und Fussgänger den Fussgängerstreifen „nach Möglichkeit zu benützen haben“, ist ausreichend und wird mit der Formulierung "in der Nähe" präzisiert. Die 50m-Regel hat für die Fussgängerinnen und Fussgänger kaum Relevanz, da sie wenig bekannt und das Abschätzen von 50m kaum möglich ist. Die Leute wissen jedoch, dass sie – wenn immer – möglich den Fussgängerstreifen benutzen sollen. Diese Kenntnis ist ausreichend. Das Verhalten der Fussgängerinnen und Fussgänger (Queren weniger als 50m neben den Streifen) wird kaum je gebüsst und das ist auch richtig so. Andererseits ist es auch richtig, den Kindern die Benützung der Fussgängerstreifen zu instruieren. Für Kinder, Betagte und Behinderte sind an allen wichtigen Querungsstellen Fussgängerstreifen anzubieten. Eine Präzisierung der Regelung soll allenfalls in einer Weisung oder einer Norm geregelt werden.
Schweizer Wanderwege	<i>Art. 9 Überqueren der Fahrbahn</i> <i>² Sie müssen, besonders vor und hinter haltenden Fahrzeugen, behutsam auf die Fahrbahn treten. Sie haben die Strasse ohne unnötige Verzögerung zu überqueren. Sie müssen Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen benützen, wenn diese weniger als 50 m entfernt sind.</i> Bemerkungen: Antrag: Abs. 2 (Modifizierung der 50-m-Regel) Sie [die Fussgängerinnen und Fussgänger] müssen, besonders vor und hinter haltenden Fahrzeugen, behutsam auf die Fahrbahn treten. Sie haben die Strasse ohne unnötige Verzögerung zu überqueren. Sie müssen Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen benützen, wenn diese weniger als 50 m entfernt in der Nähe sind. Begründung: Die gesetzliche Regel von SVG Art. 49, nach dem die Fussgängerinnen und Fussgänger den Fussgängerstreifen „nach Möglichkeit zu benützen haben“, ist ausreichend und wird mit der Formulierung "in der Nähe" präzisiert. Die 50m-Regel hat für die Fussgängerinnen und Fussgänger kaum Relevanz, da sie wenig bekannt und das Abschätzen von 50m kaum möglich ist. In der Praxis können Wanderwege Strassen an unterschiedlichen Orten queren. Die zwingende Benutzung eines bestimmten Fussgängerstreifens kann zu komplizierten Wegführungen führen, die von den einzelnen Wandernden nicht als logische Linienführung betrachtet werden und somit kaum beachtet werden.
Mobilität.org	Nous pensons qu'il est nécessaire de réintroduire l'obligation d'indiquer clairement l'intention de traverser aux usagers de la route à l'alinéa 2, notamment face à l'augmentation constante des accidentés piétons en Suisse: « Ils s'engageront avec circonspection après avoir indiqué clairement leur volonté de traverser la chaussée, notamment s'ils se trouvent à l'avant ou à l'arrière d'un véhicule à l'arrêt, et traverseront la route sans s'attarder inutilement. Ils utiliseront les passages pour piétons ainsi que les passages aménagés au-dessus ou au-dessous de la chaussée qui se trouvent à une distance de moins de 50 m. »
Netzwerk Kind und Verkehr	1 Beim Überqueren der Fahrbahn müssen die Fussgängerinnen und Fussgänger den Fahrzeugen den Vortritt gewähren. 2 Sie müssen, besonders vor und hinter haltenden Fahrzeugen, behutsam auf die Fahrbahn treten. Sie haben die Strasse ohne unnötige Verzögerung zu überqueren. Sie müssen Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen benützen, wenn diese weniger als 50 25 Meter entfernt sind." ... Aus der Sicht der Kinder und der Vorbildfunktion von Erwachsenen ist es nicht sinnvoll, die 50m Regel ganz aufzuheben. Eine Reduktion auf 25 Meter (Beispiel Österreich) scheint uns sinnvoll. Das Dilemma bei Tempo 30 Strassen mit Mittelbereichen könnte planerisch so gelöst werden, dass Mittelbereiche 25 Meter vor und nach einem Fussgängerstreifen aufgehoben würden. Es ist auch nicht sinnvoll, dass Motorfahrzeuge in zu grosser Nähe vor einem Fussgängerstreifen den Mittelbereich zum Abbiegen (oder Überholen!) benützen. (Sichtprobleme). Mit durchgezogenen Mittellinien vor und nach einem Fussgängerstreifen kann dies zusätzlich betont werden.
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag zu Abs.3: Die Frage des Vortritts zwischen Tram und blinden bzw sehbehinderten Fussgängerinnen und Fussgängern gemäss Art. 44 Abs.3 ist bei dieser Verordnungsrevision klar zu regeln. Die neue Verordnung soll klar festlegen, ob eine sehbehinderte Person gegenüber der Strassenbahn vortrittsberechtigt ist wenn sie durch hochhalten des weissen Stocks ihre Querungsabsicht anzeigt. Da dieser Punkt weitreichende Folgen hat im Bezug auf die bauliche Gestaltung und in den letzten Jahren mehrfach zu Diskussionen führte ist eine eindeutige Regelung dringend erforderlich. Bemerkung zu Abs. 4 Dieser Absatz hat zur Folge, dass Sehbehinderte die Insel taktil erkennen müssen, damit sie sich entsprechend verhalten und ihre Querungsabsicht mit dem weissen Stock anzeigen können. Daraus folgt, dass eine Fussgängerinsel durch eine vertikale

	Abgrenzung von der Fahrbahn getrennt sein muss, damit sie als Fussgängerbereich für blinde und sehbehinderte Personen erkennbar ist. Markierte Fussgängerinseln oder solche, wo lediglich die Inselköpfe aufgeklebt werden, sind unter Berücksichtigung von Art. 9 Abs. 4 E-StBV und Behindertengleichstellungsgesetz BehiG folglich nicht zulässig, da sie für blinde und sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger nicht erkennbar sind. Eine eindeutige Regelung dieses Punktes ist dringend notwendig, entweder durch eine Definition der Fussgängerinsel in der StBV oder in den entsprechenden Normen. Da diese Anforderung schon seit 1988 in der Norm behindertengerechtes Bauen im Grundsatz aufgeführt ist und dennoch weder die Umsetzung in der Praxis noch die Anpassung der VSS-Normen entsprechend durchgesetzt werden konnte, beantragen wir die Definition der Fussgängerinsel in der StBV (vgl. Antrag zu Art. 2 EStBV).
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.
	Vortrittsrecht durch hochhalten des weissen Stocks Hat man sich als Fussgänger mit Sehbehinderung an den Trottoirkanten, den taktilen und akustischen LSA-Signalen sowie am Verkehrslärm orientiert und den Weg gefunden, kommt als zweites existenzielles Element folgende über Jahrzehnte bewährte Regelung zur Anwendung: <i>Der Vortritt mit dem weissen Stock gemäss Art. 44 Abs. 3 E-StBV ist für Menschen mit Sehbehinderung von allergrösster Bedeutung im Hinblick auf die selbständige Bewältigung ihrer Wege im öffentlichen Raum.</i> Wir begrüssen, dass dieser <i>elementare Sicherheitsaspekt</i> weiterhin in der Verordnung aufgeführt ist und damit eine für die Gleichstellung und Selbständigkeit blinder, sehbehinderter, taubblinder und höresehbehinderter Menschen im Strassenverkehr entscheidende Regel bestand hat. Im Zusammenhang mit diesem Vortrittsrecht beantragen wir, dass dieses gegenüber Strassenbahnen und Bussen mit Elektrofahrlösungen ebenfalls festgeschrieben wird (vgl. Art. 9 Abs. 3 E-StBV).
Schweiz. Blindenb und	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Identifikation absoluter Gefahrenzonen Bevor blinde und sehbehinderte Menschen absolute Gefahrenzonen, wie Strassen und Bahnübergänge überqueren können, müssen sie diese identifizieren können. Dies bedeutet, dass die Grenzen zwischen der sicheren Zone (für Fussgänger bestimmte Verkehrsflächen) und Gefahrenzonen eindeutig, das heisst, taktil wahrgenommen werden können. Dies kann nur durch einen baulichen, genügend grossen vertikalen Versatz erreicht werden. Markierungen und blosser Änderung der Belagtexturen wie Wassersteine, niveaugleiche Belagsänderungen und dergleichen sind für diese Funktion ungeeignet und daher zu vermeiden. 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. Kommunikative Einrichtungen müssen für blinde und sehbehinderte Menschen eindeutig und unmissverständlich wahrgenommen werden können. Regeln zur Kommunikation sind für alle Verkehrsteilnehmer klar zu formulieren.
Schärer Hans-Ulrich	Absatz 3 „wenn das Fahrzeug bereits so nah ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten könnte“. Was wird unter „so nah“ verstanden. Bitte in Meter angeben damit keine Unsicherheiten aufkommen!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (6)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 6
sva FR, asa, Stiftung SchweizMobil, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.10 Sind Sie mit Art. 10 E-StBV einverstanden?

JA (46)

wovon	Bund: 1	Kantone: 16	Übrige Stellen: 29
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, BL, ZH, SH, LU, GR, GE, UR, NW, AR, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, tpg, FREC, Centre Patronal, KSPD, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 5
JU	10/1 OUR P. Il serait bon de préciser directement que le terme « véhicules » est lié à l'OETV, ce qui exclut effectivement les poussettes ou autres véhicules. Remplacer le mot conduire par une traduction précise de « mitführen ». Article pas clair !!! Al. 2 supprimer le terme « au besoin »		
NE	Al. 2 : Remplacer impérativement le terme "au besoin" par " obligatoirement " placer des signaux conformément à l'article 4 LCR		
VD	Remplacer le mot "conduire" par "mener" Eclaircir si les "véhicules" sont ceux qui tombent dans le champ d'application de l'OETV Alinéa 2: supprimer le terme "au besoin".		
VS	10/1 OUR P. Il serait bon de préciser directement que le terme « véhicules » est lié à l'OETV, ce qui exclut effectivement les poussettes ou autres véhicules. Remplacer le mot conduire par une traduction précise de « mitführen » Article pas clair!!! Al. 2 supprimer le terme « au besoin »		
Kapo UR	Abs.2 „nötigenfalls“ streichen.		
Kapo ZG	Hier könnte u.E. die Polizei, der Rettungsdienst und die Feuerwehr explizit auch erwähnt werden.		
strasse schweiz	Allerdings ist, wer zu Fuss einen Motoreinachsler führt, von Abs. 1 auszunehmen. Das Führen eines Motoreinachsers zu Fuss erfordert ein Mindestalter oder mindestens den Führerausweis der Kategorie G gemäss Verkehrszulassungsverordnung (VZV). Wir schlagen in Abs. 2 folgende Änderung vor: „(...) müssen die nötigen Signale anbringen“ statt „(...) müssen nötigenfalls Signale anbringen“.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Allerdings ist, wer zu Fuss einen Motoreinachsler führt, von Abs. 1 auszunehmen. Das Führen eines Motoreinachsers zu Fuss erfordert ein Mindestalter oder mindestens den Führerausweis der Kategorie G gemäss Verkehrszulassungsverordnung (VZV). Wir schlagen in Abs. 2 folgende Änderung vor: „(...) müssen die nötigen Signale anbringen“ statt „(...) müssen nötigenfalls Signale anbringen“.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (14)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 11 (1)
BE	Abs. 1 nicht praxisnah, wir schlagen vor, diesen zu streichen. Abs. 2 Begriffsstreichung: ... "nötigenfalls". Aufzählung im Satz 2 unvollständig (Blaulichtorganisationen, div. andere Arbeitskräfte), bitte ergänzen oder allgemeinere Formulierung verwenden. Abs. 2: Aufgrund der Formulierung müsste bei einer Norm-Revision auch die Verordnung geändert werden. Vorschlag: Entweder den Norm-Titel oder die Nummer ohne Versionshinweis (c) erwähnen.		

AG	Zu Abs. 1: In den Erläuterungen zu Art. 10 (S. 6/48) wird ausgeführt: "Das Mitführen <i>anderer</i> Gegenstände wie auch Kinderwagen etc., die nicht "Fahrzeuge gemäss VTS" sind, fällt von Beginn weg nicht unter diese Bestimmung, das heisst, hier ist das Mitführen in jedem Fall erlaubt (auch wenn die Gegenstände breiter als 1m sind!)." Fragen: - Wie können stolze frischgebackene Eltern eines Zwillingspaars wissen, dass ein Kinderwagen nicht ein "Fahrzeug gemäss VTS", sondern ein anderer Gegenstand ist? - Was wird mit der vorgeschlagenen Bestimmung überhaupt bezweckt? (Der Zweck des geltenden Art. 48 Abs. 1 VRV ist klar: Wer Handwagen bis 1m Breite, Kinderwagen, Rollstühle führt, hat die Regeln für Fussgänger zu beachten, muss zum Beispiel auf dem Trottoir und nicht auf der Fahrbahn gehen.). Die neue Bestimmung sagt nun aber, dass Fussgänger nur Fahrzeuge (gemäss VTS) bis 1m Breite führen dürfen. Bedeutet dies, dass zu Fuss ein Fahrzeug (gemäss VTS) von mehr als 1m Breite gar nicht mehr geschoben werden darf? Wohl kaum. Gesagt werden soll, soweit wir das zu verstehen vermögen, dass Fussgängerinnen und - Fussgänger, welche einen "Handwagen", "Stosskarren" oder "Handschlitten" (vgl. die abschliessende Aufzählung in Art. 23 VTS) von mehr als einem Meter Breite ziehen oder stossen, im Sinne diese Verordnung Fahrzeugführerinnen oder Fahrzeugführer sind und die entsprechenden Vorschriften beachten müssen. <u>Antrag:</u> Verständliche Neuformulierung. Zu Abs. 1 und 2 Den beiden Absätzen fehlt ein zwingender Sachzusammenhang. <u>Antrag:</u> Zwei separate Artikel.
ZG	Gemäss Abs. 2 müssen Personen, die auf der Fahrbahn arbeiten, nur bei "Planungs-, Bau- oder Unterhaltsarbeiten" fluoreszierende und retroflekzierende Kleidung tragen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit hat diese Regelung aber für alle (inkl. Polizei, Rettungsdienst, Feuerwehr) zu gelten. Antrag: Abs. 2 ist wie folgt anzupassen: "... anbringen. Dabei müssen sie ...".
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.
COCRBT	10/1 OUR P. Il serait bon de préciser directement que le terme « véhicules » est lié à l'OETV, ce qui exclut effectivement les poussettes ou autres véhicules (LS et tous) Remplacer le mot conduire par une traduction précise de « mitführen ». Article par clair !!! Al. 2 supprimer le terme « au besoin »
Kapo BE	Wie BE.
bfu	Die Regeln für das Mitführen anderer Gegenstände (die nicht Fahrzeuge gemäss VTS sind) sollten explizit auch im Verordnungstext (Art. 10 E-StBV) festgehalten werden, da für die Öffentlichkeit nicht ohne weiteres klar ist, was diesbezüglich gilt. Artikel 10 E-StBV sollte also dahingehend spezifiziert werden, was zu tun ist, wenn andere Gegenstände mitgeführt werden. Dasselbe gilt für Fahrzeuge, die breiter als 1 Meter sind.
SFV	Absatz 2: die nötigen Signale anbringen
Public Health Schweiz	Wie bfu.
SVLT	Wer zu Fuss einen Motoreinachsler führt, muss von Absatz 1 ausgenommen werden. Das Führen eines Motoreinachsers zu Fuss erfordert ein Mindestalter oder mindestens den Führerausweis der Kategorie G (VZV).
BUL	Wer zu Fuss einen Motoreinachsler führt, muss von Absatz 1 ausgenommen werden, denn das Führen eines Motoreinachsers zu Fuss erfordert ein Mindestalter oder einen Führerausweis der Kategorie G. Reflektierende Kleidung muss für alle Personen verlangt werden, die im Bereich der Strasse Arbeiten verrichten (Reinigung, Viehtrieb, Unterhalt...).
SIK	Wie BUL.
Mobilital.org	La mention de la dimension d'un mètre est trop restrictive, une mention :d'une largeur qui ni ne gêne, ni ne met en danger les autres usagers ...
IGBF	Unverständlich ist für uns, dass von Fussgängern mitgeführte Fahrzeuge (wir denken hier beispielsweise an Handwagen) nur 1 m breit sein dürfen. Was geschieht bei Widerhandlung? Unseres Erachtens geht diese Vorschrift zu weit und sollte ersatzlos gestrichen werden, zumal in der Praxis keine dadurch entstandenen problematischen Situationen beobachtet werden konnten.

	² Auch dieser Punkt geht unseres Erachtens zu weit und sollte ersatzlos gestrichen werden.
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 1 Genau umschreiben, was für welche Fahrzeuge gemeint sind bis 1 m Breite. Absatz 2 Bitte umschreiben, was für welche Signale angebracht werden müssen (es kann also auch ein Stoppsignal angebracht werden)!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)		
wovon	Bund: 1	Kantone: 1 Übrige Stellen: 11
BAV, SZ, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,		

3.11 Sind Sie mit Art. 11 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon Bund: 1 Kantone: 18 Übrige Stellen: 41

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, GE, UR, NW, AR,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW,
SP Schweiz,
Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Centre
Patronal, Schweizer Wanderwege, AGVS, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF,
Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo
SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG,
Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (12)

wovon Bund: Kantone: 4 Übrige Stellen: 8

JU	Avec le trafic actuel, les fauteuils roulants ne devraient pas pouvoir emprunter les chaussées fréquentées lorsqu'un trottoir, une bande voire une piste cyclable est disponible. Donc il faut préciser que ce type de véhicules doivent emprunter en priorité les trottoirs, bandes voire pistes cyclables.
AG	Ist ein kleines Elektrofahrzeug, wie es oft von älteren Leuten verwendet wird, einem Elektrorollstuhl gleichgestellt?
NE	En fonction du trafic, les fauteuils roulants devraient emprunter prioritairement les trottoirs et pistes cyclables.
VS	Avec le trafic actuel, les fauteuils roulants ne devraient pas pouvoir emprunter les chaussées fréquentées lorsqu'un trottoir, une bande, voire une piste cyclable est disponible. Donc il faut préciser que ce type de véhicules doit emprunter en priorité le trottoir, bande, voire piste cyclable.
Schweiz. Städteverband	Es fehlt der Hinweis, dass Rollstühle möglichst nur auf Verkehrsflächen verwendet werden, die Fussgänger vorbehalten sind, sprich, solche zu verwenden sind, wo vorhanden.
KSPD	Es fehlt der Hinweis, wonach Rollstühle wo vorhanden nur auf Verkehrsflächen verwendet werden dürfen die den Fussgängern vorbehalten sind.
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Wir begrüßen sehr, dass der Begriff Rollstuhl in der Verordnung übernommen wurde und damit der unkorrekte und diskriminierende Begriff des „Invalidenfahrstuhls“ endlich aus der Bundesverordnung gestrichen werden konnte. Offen bleibt die Frage, welche Hilfsmittel unter dem Begriff „Rollstuhl“ zusammengefasst werden und ob dies auf Verordnungsebene festgehalten wird.
BKZ	Wir begrüßen es sehr, dass nun in der E-StBV der Begriff „Rollstuhl“ verwendet wird und der veraltete und diskriminierende Terminus „Invalidenfahrstuhl“ aus der Verordnung verbannt ist.
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.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 2

SZ Regelung des Art. 12 Abs. 1 Bst. b Ziff. 3 sinngemäss übernehmen.

VD	Il faut plutôt dire que "les fauteuils roulants" ne peuvent emprunter la route qu'en l'absence de trottoirs et de bandes cyclables.
COCRBT	Avec le trafic actuel, les fauteuils roulants ne devraient pas pouvoir emprunter les chaussées fréquentées lorsqu'un trottoir, une bande voir une piste cyclable est disponible. Donc il faut préciser que ce type de véhicules doivent emprunter en priorité les trottoirs, bande voir piste cyclable.
VAE	Regelung von Art. 12 Abs.1 Bst. B Ziffer 3 sinngemäss übernehmen

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, SVLT, kf, Stapo ZH,		

3.12 Sind Sie mit Art. 12 E-StBV einverstanden?

JA (35)

wovon	Bund: 1	Kantone: 11	Übrige Stellen: 23
OW, GL, SO, JU, BL, LU, GR, ZG, NE, GE, NW, Tiefbauamt NW, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, tpg, FREC, Centre Patronal, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (10)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 6
ZH	Auch mit den vorliegenden Regelungen wird es weiterhin zu problematischen Konfliktsituationen geben (insbesondere Tempo-30-Zone, Rad und Fussweg, Nebenstrasse ohne Trottoir betr. Vortrittsregelungen, Handzeichen, Beherrschung der Geräte). Denkbar wäre, die Regelung bei den Rollstühlen konsequent auf FäG zu übertragen: d.h. FäG auf Trottoir gilt als Fussgänger; FäG auf Fahrbahn gilt als Radfahrer.		
UR	Fahrzeugähnliche Geräte sollen sich auf Flächen, die für den Fahrverkehr bestimmt sind, nach den Regeln der Fahrräder orientieren. Demzufolge müssten sie bei Übertretungen auch analog den Fahrrädern gemäss Ordnungsbussenverordnung (OBV) verzeigt werden können (z. B. keine Zeichenangabe usw.).		
VD	b3: article mal formulé, donc peu compréhensible; pas de définition précise de "l'engin".		
VS	termes pas concordants avec le droit d'autres pays francophones (Belgique et France).		
Kapo UR	fäG sollen sich auf Flächen die für den Fahrverkehr bestimmt sind nach den Regeln der Fahrräder orientieren. Demzufolge müssten sie bei Übertretungen auch analog den Fahrrädern gem. OBV verzeigt werden können (keine Zeichengabe etc.).		
Kapo ZG	Wir gehen davon aus, dass der Benutzer eines FäG auf dieser Verkehrsfläche analog der Fussgänger/Radfahrer gemäss OBG gebüsst werden können. Entsprechende Anpassungen im OBG/OBV müssen erfolgen.		
Kapo ZH	Wie ZH.		
strasse schweiz	Obwohl wir mit der Alterslimite von sieben Jahren einverstanden sind, sollte mit der Regelung abgewartet werden, bis feststeht, was das eidgenössische Parlament im Rahmen von Via sicura zum Mindestalter für das Radfahren entscheidet. Zudem sollten nachts und bei schlechter Sicht reflektierende Kleider (z.B. Westen) getragen sowie Fahrzeugähnliche Geräte (FäG) vorne und hinten mit Rückstrahlern ausgerüstet werden müssen.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Obwohl wir mit der Alterslimite von sieben Jahren einverstanden sind, sollte mit der Regelung abgewartet werden, bis feststeht, was das eidgenössische Parlament im Rahmen von Via sicura zum Mindestalter für das Radfahren entscheidet. Zudem sollten nachts und bei schlechter Sicht reflektierende Kleider (z.B. Westen) getragen sowie Fahrzeugähnliche Geräte (FäG) vorne und hinten mit Rückstrahlern ausgerüstet werden müssen.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (37)

wovon	Bund:	Kantone: 10	Übrige Stellen: 27
TG	Art. 12 Abs. 4 E-StBV ist zwar unter dem Aspekt der Unfallprävention verständlich, in der Praxis aber kaum umsetzbar und somit eher etwas weltfremd. Was sind zudem die Konsequenzen bei Missachtung der Vorschrift durch die Kinder? Die Eltern können hierfür wohl kaum gebüsst werden.		
SG	Abs. 2 letzter Satz: Die Regelung, dass beim Überqueren der Fahrbahn nur im Schrittempo gefahren werden darf, ist weder kontrollier- noch durchsetzbar. Das gewünschte Verhalten ist aus Abs. 5 ableitbar.		
BS	Wir schlagen eine Ergänzung in Absatz 2 vor: ... Beim Überqueren der Fahrbahn und auf		

	Trottoirüberfahrten dürfen sie nur im Schrittempo fahren.
BE	Definition Radweg fehlt (s. Art. 2) Abs. 1 Die Bestimmung gemäss Abs. 4 ist in der vorgeschlagenen Form praxisfremd. Kinder unter 7 Jahren sollen in Begegnungszonen und kleinen (unbedeutenden) Quartierstrassen fahrzeugähnliche Geräte benützen und das Handwerk des Radfahrens auch ohne Aufsicht der Eltern spielerisch üben dürfen, wenn die Verhältnisse dies zulassen. Der Entscheid wann und wo dies Kindern gestattet werden kann und soll, ein FäG oder ein Fahrrad auf diesen Verkehrsflächen benützen zu dürfen, muss vor Ort getroffen werden können und ist der Verantwortung der Eltern zu überlassen. Antrag: Überarbeitung von Abs. 1: - Streichen des Textes „...und Begegnungszonen“ in lit. b, 2. Punkt - Neuer Text in lit. c (neu): „in Begegnungszonen und auf kleinen Quartierstrassen.“ Abs. 2 und 3: Dass die Verkehrsregeln der FäG sich nach dem Ort richten, wo sie verwendet werden, wird voll unterstützt.
TI	Il cpv. 4 prevede un limite di 7 anni. Riteniamo che tale limite sia da mettere in relazione con l'obbligo scolastico. Si segnala che in Ticino l'obbligo scolastico inizia a 6 anni.
ZH	Wie Ja mit Bemerkung.
SH	Abs. 4: Widerspricht dem heutigen Zeitgeist, wonach Kinder schon im vorschulpflichtigen Alter dazu angehalten werden, eigenverantwortlich zu handeln. Das selbständige Spielen auf bestimmten Verkehrsflächen ist nicht mehr möglich. Zudem dürfte der Vollzug praktisch nicht durchführbar sein.
AG	Abs. 3: es wird schwierig sein die für die Fahrräder geltenden Bestimmungen (Handzeichen, Beleuchtung, etc.) bei den fahrzeugähnlichen Geräten durchzusetzen. Antrag: weglassen. Abs. 4: es handelt sich um eine Bestimmung die nicht durchsetzbar sein wird. Somit nur juristische Bedeutung. Sollte darum weggelassen werden. Aufsichtspflicht greift auch so bei einem Vorfall.
AR	Absatz 4 ist zu streichen.
SZ	Kinder sollen in Begegnungszonen und Quartierstrassen fahrzeugähnliche Geräte benützen und das Handwerk des Radfahrens auch ohne Aufsicht der Eltern spielerisch üben dürfen, sofern die Verhältnisse dies zulassen. Der Entscheid wann und wo dies Kindern gestattet werden kann und soll, ein FäG oder ein Fahrrad auf diesen Verkehrsflächen benütze zu dürfen, muss vor Ort getroffen werden und ist der Verantwortung der Eltern zu überlassen. Absatz 2 und 3: Wir unterstützen den Ansatz, dass die Verkehrsregeln der Örtlichkeiten auch für FäG gelten.
Stadt Bern	Neue Ergänzungen: Absatz 3. der Fahrbahn von verkehrsarmen Nebenstrassen. Absatz 4. der Fahrbahn von verkehrsbelasteten Nebenstrassen, wenn Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen.
CVP	Art. 12, al. 4 : Le PDC s'oppose à la disposition prévue par cet alinéa, interdisant aux enfants âgés de moins de sept ans d'utiliser des engins assimilés à des véhicules sur les pistes cyclables, la chaussée des zones 30 et des zones de rencontre, et la chaussée des routes secondaires lorsqu'elle n'est pas bordée d'un trottoir s'ils ne sont pas accompagnés d'une personne adulte. Pour le PDC, une telle interdiction est insensée, et va dans la mauvaise direction. Les enfants doivent avoir la possibilité de se déplacer, et ont besoin de pouvoir apprendre comment se comporter sur la route. Les priver de la possibilité de sortir de façon indépendante dans l'espace public et d'y jouer les restreint dans leur possibilité de mouvement, ce qui peut nuire à leur développement moteur. De plus, le manque d'exercice chez les enfants est connu pour être un facteur favorisant l'obésité. Le PDC s'oppose de manière générale à la tendance de « mise sous tutelle » du citoyen. Nous estimons que des règles claires, transparentes et justes sont nécessaires, mais que la responsabilité individuelle doit rester un élément central. Il incombe ainsi aux parents de décider quand ils autorisent leurs enfants à découvrir leur environnement en trottinette, vélo, roller, ou tout autres engins.
Grüne	Die Bestimmung in Abs. 4 bedeutet, dass unbegleitete Kinder, die in Begegnungszonen oder verkehrsarmen Strassen mit ihren fahrzeugähnlichen Geräten spielen dürfen, diese aber nicht fahrend durchqueren dürfen. Das erscheint unverständlich und realitätsfremd und ist kontraproduktiv aus Sicht der Bewegungsförderung und der psychologischen Entwicklung von Kindern. Die Forderung nach Begleitung auf verkehrsarmen Nebenstrassen verschliesst diesen Kindern die Möglichkeit, in Quartieren und Dörfern mit ihren fahrzeugähnlichen Geräten zielgerichtet unterwegs zu sein, sofern Trottoirs oder Fusswege fehlen. Auf Radwegen dürften sie gemäss dieser Vorschrift ebenfalls nicht fahren. Gehen darf das Kind aber auch auf einer Strasse, wenn es kein Trottoir hat. Der Grundsatz sollte so sein, dass Kinder überall dort fahrend mit einem Trottinett unterwegs sein dürfen, wo sie auch gehen dürfen – und erst recht überall, wo sie spielen dürfen. Es ist an den Eltern, den Aktionsradius ihrer Kinder einzugrenzen. Begegnungs-zonen und Radwege sollten ihnen auf jeden Fall offen stehen.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU sowie von Pro Velo an.
Schweiz.	Art. 12 E-StBV wird mehrheitlich abgelehnt. Aus Sicherheits- und Umsetzungsgründen wird

Städteverband	empfohlen, die Beleuchtungsvorschriften für FäG auf die für FussgängerInnen vorbehaltenen Verkehrsflächen auszudehnen. FäG's auf Fahrbahnen in Tempo-30-Zonen können sich unter Verkehrssicherheitsaspekten als problematisch erweisen, da es ihnen oftmals an wirksamen Bremsmöglichkeiten mangelt. Dies gilt vor allem auf abfallenden oder engen Strassen mit Kreuzungsschwierigkeiten. Folgende neue Ergänzungen werden vorgeschlagen: - Absatz 3. der Fahrbahn von verkehrsarmen Nebenstrassen - Absatz 4. der Fahrbahn von verkehrsbelasteten Nebenstrassen, wenn Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen.
Stapo ZH	FäG's auf Fahrbahnen in Tempo-30-Zonen können sich unter Verkehrssicherheitsaspekten als problematisch erweisen, da es ihnen oftmals an wirksamen Bremsmöglichkeiten mangelt. Dies gilt vor allem auf abfallenden oder engen Strassen mit Kreuzungsschwierigkeiten.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo BS	Wie BS.
Kapo SG	Abs. 2, letzter Satz: Die Regel wonach das Überqueren der Fahrbahn im Schrittempo gefahren werden muss, ist weder kontrollier- noch durchsetzbar. Diese Vorschrift ist in Abs. 5 abgedeckt.
Kapo ZH	Wie Ja mit Bemerkung.
Kapo SH	Wie SH.
bfu	Mit der neuen Formulierung von Art. 12 Abs. 3 E-StBV ist nur schwer verständlich, was nun bezüglich Beleuchtung der fäG gilt. Klarheit gibt erst die Konsultation der Vernehmlassung-Beilage 4 A (betr. Art. 50 Abs. 4 VRV). Eine klarere Formulierung ist nötig (Beitrag zu mehr Rechtssicherheit). In Art. 12 Abs. 4 E-StBV sollte der Begriff erwachsene Person ebenfalls altersmässig präzisiert werden. Gilt als erwachsene Person z.B. schon der 13-jährige Babysitter oder muss die Person zwingend mindestens 18-jährig sein? Im Zusammenhang mit den Fragen Sicherheitsgurten und Schutzhelme werden 13-Jährige und Ältere auch quasi schon als Erwachsene betrachtet.
SFV	Fahrzeugähnliche Geräte müssen vorne und hinten mit Rückstrahlern ausgerüstet sein.
Pro Velo Schweiz	► Abs. 1 b Ziff. 3: Hiermit wird auch Erwachsenen FäG-Nutzern das Fahren auf einer trottoirlosen Nebenfahrbahn bei hohem Verkehrsaufkommen verboten, obwohl sie dort marschieren dürften. Das ist zumindest fürs Trottinettfahren nicht einleuchtend. Denn das Schieben des Trottinetts ist weder platz'sparender noch grundsätzlich sicherer als fahren. Andererseits sind Trottoirs entlang von Nebenstrassen oftmals schmal, so dass das (vergleichsweise platzintensive) Befahren des Trottoirs mit Inlineskates mehr Probleme bietet als das Befahren der Fahrbahn, jedenfalls bei geringem Verkehrsaufkommen. Die vorgeschlagene Lösung scheint uns noch nicht ausgegoren. Wir möchten beliebt machen, diese Frage noch zu prüfen. ► Abs. 4: Diese Bestimmung bedeutet, dass unbegleitete Kinder, die in Begegnungszonen oder verkehrsarmen Strassen mit ihren FäGs spielen dürfen (Art. 8), diese aber nicht fahrend durchqueren dürfen. Das erscheint uns unverständlich und realitätsfremd, und zudem kontraproduktiv aus Sicht der Bewegungsförderung und der psychologischen Entwicklung von Kindern. Die Forderung nach Begleitung auf verkehrsarmen Nebenstrassen verschliesst diesen Kindern die Möglichkeit, in Quartieren und Dörfern mit ihren FäGs zielgerichtet unterwegs zu sein, sofern Trottoirs oder Fusswege fehlen (auf Radwegen dürften sie ja ebenfalls nicht fahren gemäss dieser Vorschrift). Laufen darf das Kind aber auch auf einer Strasse, wenn es kein Trottoir hat. Der Grundsatz sollte so sein, dass Kinder überall dort fahrend mit einem Trottinett unterwegs sein dürfen, wo sie auch laufen dürfen (und erst recht überall, wo sie spielen dürfen). Es ist an den Eltern, den Aktionsradius ihrer Kinder einzugrenzen. Begegnungszonen und Radwege sollten ihnen auf jeden Fall freistehen. Wir beantragen, Absatz 4 zu streichen.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wir begrüßen eine verständlichere Formulierung zur Beleuchtung der FäG (Art. 12 Abs. 3 E-StBV) Wir unterstützen die Stellungnahme von Pro Velo und möchten darauf verweisen, dass die Verantwortung der Eltern beim Thema FäG nicht übermässig eingeschränkt werden sollte. Denn auch beim Zu Fuss gehen und beim Radfahren ab Schulpflicht, bzw. sieben Jahren, wird den Eltern zugetraut, die richtige Entscheidung für ihr Kind zu treffen, wo ihr Kind sich alleine zu Fuss oder per Velo fortbewegen darf und wo nicht: «Abs. 4: Diese Bestimmung bedeutet, dass unbegleitete Kinder, die in Begegnungszonen oder verkehrsarmen Strassen mit ihren FäG spielen dürfen (Art. 8), diese aber nicht fahrend durchqueren dürfen. Das erscheint uns unverständlich und realitätsfremd, und

	zudem kontraproduktiv aus Sicht der Bewegungsförderung und der psychologischen Entwicklung von Kindern. Die Forderung nach Begleitung auf verkehrsarmen Nebenstrassen verschliesst diesen Kindern die Möglichkeit, in Quartieren und Dörfern mit ihren FäG zielgerichtet unterwegs zu sein, sofern Trottoirs oder Fusswege fehlen (auf Radwegen dürften sie ja ebenfalls nicht fahren gemäss dieser Vorschrift). Laufen darf das Kind aber auch auf einer Strasse, wenn es kein Trottoir hat. Der Grundsatz sollte so sein, dass Kinder überall dort fahrend mit einem Trottinett unterwegs sein dürfen, wo sie auch laufen dürfen (und erst recht überall, wo sie spielen dürfen). Es ist an den Eltern, den Aktionsradius ihrer Kinder einzugrenzen. Begegnungszonen und Radwege sollten ihnen auf jeden Fall freistehen.»
Fussverkehr Schweiz	Abs. 1 Die Einschränkung „wenn entlang der Fahrbahn Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen“ ist auf verkehrsbelastete Nebenstrassen einzugrenzen. Formulierung Vernehmlassungsvorschlag: <i>Fahrzeugähnliche Geräte dürfen als Verkehrsmittel verwendet werden:</i> a. auf den für die Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen; b. auf: 1. Radwegen; 2. der Fahrbahn von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen; 3. der Fahrbahn von Nebenstrassen, wenn entlang der Fahrbahn Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen und das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benützung gering ist. Neue Formulierung: <i>Fahrzeugähnliche Geräte dürfen als Verkehrsmittel verwendet werden:</i> a. auf den für die Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen; b. auf: 1. Radwegen 2. der Fahrbahn von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen 3. der Fahrbahn von verkehrsarmen Nebenstrassen 4. der Fahrbahn von verkehrsbelasteten Nebenstrassen, wenn Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen Begründung Die veränderte Formulierung hat zwei Ziele: - Zum einen soll die Regelung kinderfreundlicher gestaltet sein. - Zum anderen soll das Netz für diese Verkehrsmittel zusammenhängend bleiben. <i>Kinderfreundliche Formulierung</i> Auf verkehrsarmen Nebenstrassen soll die Benutzung der gesamten Fahrbahn für die Benutzung von fahrzeugähnlichen Geräten immer erlaubt sein, egal ob als Spielzeug oder als Fahrzeug. Mit einem fahrzeugähnlichen Gerät, z.B. einem Kinderrad, darf man gemäss StBV Art. 8 auf der Fahrbahn verkehrsarmer Nebenstrassen spielen. Wird das gleiche Gerät aber als Verkehrsmittel benützt, so ist – gemäss Vernehmlassungsentwurf – dessen Gebrauch auf der Fahrbahn nicht mehr zulässig, immer dann, wenn entlang der Fahrbahn ein Trottoir vorhanden ist. Die Unterscheidung ob ein Trottoir vorhanden ist oder nicht, ist auf verkehrsarmen Fahrbahnen widersinnig. Das Erlernen des Fahrradfahrens ist vermutlich eher der Rubrik „Benutzung als Verkehrsmittel“, denn als „Spiel“ zuzuordnen. Ein unter 7-jähriges Kind dürfte somit auf einer Fahrbahn, welche von einem Trottoir begleitet ist, nicht alleine Fahrradfahren lernen. Auf einer Strasse <u>ohne</u> Trottoir wäre es aber erlaubt. Die Formulierung zwingt z.B. auch Skater, auf verkehrsarmen Nebenstrassen das Trottoir zu benützen. Das macht auch heute niemand. <i>Zusammenhängendes Netz</i> Für die Benutzung von fahrzeugähnlichen Geräten soll ein zusammenhängendes Netz angeboten werden können. Heute ist die Benutzung von fahrzeugähnlichen Geräten auf Fahrbahnen von belasteten Strassen ohne Trottoir nicht legal möglich. Dadurch ergeben sich Netzlücken. Diese Netzlücke soll geschlossen werden. Mit der obigen Formulierung wird eine allgemein verständliche und praxistaugliche Lösung geschaffen. Abs. 4 ist zu präzisieren Auf den Flächen nach Absatz 1 Buchstabe b 4 dürfen Kinder unter 7 Jahren fahrzeugähnliche Geräte nur in Begleitung einer erwachsenen Person verwenden. Begründung Die Bestimmung, dass Kinder unter 7 Jahren ein fahrzeugähnliches Gerät (also auch ein Kinderrad) als Verkehrsmittel nur verwenden dürfen, wenn sie von einer erwachsenen Person begleitet werden, ist in der Fassung des Vernehmlassungsentwurfes nicht sachgerecht. Es liegt im Ermessen der Eltern den Rayon festzulegen, wo sich Kinder unter 7 Jahren ohne Begleitung durch eine erwachsene Person aufhalten oder fortbewegen dürfen. Dieser Rayon wird unabhängig davon festgelegt, ob das Kind mit dem fahrzeugähnlichen Gerät spielt oder es als Verkehrsmittel benützt. Kinder unter 7 Jahren

	sollen nicht selbständig auf Fahrbahnen von stark belasteten Strassen verkehren. Es soll ihnen aber in Begleitung einer erwachsenen Person ermöglicht werden. Die folgende Übersicht zeigt die aktuelle und die von uns angestrebte Regelung. <table><tr><th rowspan="2"></th><th rowspan="2">Ort</th><th rowspan="2">Geschwindigkeit</th><th rowspan="2">Belastung</th><th colspan="3">Fahrzeugähnliches Gerät als</th></tr><tr><th>Spielzeug StBV Art. 8 Abs. 3</th><th>Verkehrsmittel StBV Art. 12</th><th>unser Vorschlag Verkehrsmittel StBV Art. 12</th></tr><tr><td rowspan="7">Kinder bis 7 Jahre</td><td>Trottoir oder FG-Flächen</td><td></td><td></td><td>ja</td><td>ja</td><td>ja</td></tr><tr><td>Radweg</td><td></td><td></td><td>ja</td><td>nur in Begleitung</td><td>ja</td></tr><tr><td>Fahrbahn</td><td>T-30-Zone + BeZo</td><td></td><td>ja</td><td>nur in Begleitung</td><td>ja</td></tr><tr><td>Fahrbahn ohne Trottoir</td><td>Tempo 50</td><td>schwach befahren</td><td>ja</td><td>nur in Begleitung</td><td>ja</td></tr><tr><td>Fahrbahn mit Trottoir</td><td>Tempo 50</td><td>schwach befahren</td><td>ja</td><td>nein</td><td>ja</td></tr><tr><td>Fahrbahn ohne Trottoir</td><td>Tempo 50</td><td>stark befahren</td><td>nein</td><td>nein</td><td>nur in Begleitung</td></tr><tr><td>Fahrbahn mit Trottoir</td><td>Tempo 50</td><td>stark befahren</td><td>nein</td><td>nein</td><td>nein</td></tr><tr><td rowspan="7">alle über 7 Jahre</td><td>Trottoir</td><td></td><td></td><td>ja</td><td>nein</td><td>nein</td></tr><tr><td>Radwegen</td><td></td><td></td><td>ja</td><td>ja</td><td>ja</td></tr><tr><td>Fahrbahn</td><td>T-30-Zone + BeZo</td><td></td><td>ja</td><td>ja</td><td>ja</td></tr><tr><td>Fahrbahn ohne Trottoir</td><td>Tempo 50</td><td>schwach befahren</td><td>ja</td><td>ja</td><td>ja</td></tr><tr><td>Fahrbahn mit Trottoir</td><td>Tempo 50</td><td>schwach befahren</td><td>ja</td><td>ja</td><td>ja</td></tr><tr><td>Fahrbahn ohne Trottoir</td><td>Tempo 50</td><td>stark befahren</td><td>nein</td><td>nein</td><td>ja</td></tr><tr><td>Fahrbahn mit Trottoir</td><td>Tempo 50</td><td>stark befahren</td><td>nein</td><td>nein</td><td>nein</td></tr></table>		Ort	Geschwindigkeit	Belastung	Fahrzeugähnliches Gerät als			Spielzeug StBV Art. 8 Abs. 3	Verkehrsmittel StBV Art. 12	unser Vorschlag Verkehrsmittel StBV Art. 12	Kinder bis 7 Jahre	Trottoir oder FG-Flächen			ja	ja	ja	Radweg			ja	nur in Begleitung	ja	Fahrbahn	T-30-Zone + BeZo		ja	nur in Begleitung	ja	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	nur in Begleitung	ja	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	nein	ja	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	nein	nur in Begleitung	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	nein	nein	alle über 7 Jahre	Trottoir			ja	nein	nein	Radwegen			ja	ja	ja	Fahrbahn	T-30-Zone + BeZo		ja	ja	ja	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	ja	ja	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	ja	ja	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	nein	ja	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	nein	nein
	Ort					Geschwindigkeit	Belastung	Fahrzeugähnliches Gerät als																																																																																									
		Spielzeug StBV Art. 8 Abs. 3	Verkehrsmittel StBV Art. 12	unser Vorschlag Verkehrsmittel StBV Art. 12																																																																																													
Kinder bis 7 Jahre	Trottoir oder FG-Flächen			ja	ja	ja																																																																																											
	Radweg			ja	nur in Begleitung	ja																																																																																											
	Fahrbahn	T-30-Zone + BeZo		ja	nur in Begleitung	ja																																																																																											
	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	nur in Begleitung	ja																																																																																											
	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	nein	ja																																																																																											
	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	nein	nur in Begleitung																																																																																											
	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	nein	nein																																																																																											
alle über 7 Jahre	Trottoir			ja	nein	nein																																																																																											
	Radwegen			ja	ja	ja																																																																																											
	Fahrbahn	T-30-Zone + BeZo		ja	ja	ja																																																																																											
	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	ja	ja																																																																																											
	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	ja	ja																																																																																											
	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	nein	ja																																																																																											
	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	nein	nein																																																																																											
Public Health Schweiz	Wie bfu.																																																																																																
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 1b: ... 3. der Fahrbahn von Nebenstrassen, wenn entlang der Fahrbahn Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen und das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benützung gering ist. Begründung: Auf verkehrsarmen Nebenstrassen soll mit FäGs die Fahrbahn benützt werden dürfen, auch wenn ein Trottoirs vorhanden ist. Bei solchen Strassen sind erfahrungsgemäss Trottoirs häufig weder ausreichend breit noch in ausreichender Qualität vorhanden, um die gefahrlose Benützung mit FäGs zu gewährleisten. Und Fuss- und Radwege kommen sehr selten entlang verkehrsarmer Nebenstrassen vor, deshalb kann auf diese Einschränkung verzichtet werden. Abs. 4: Kinder sollen in Begegnungszonen fäG ohne Begeleitung erwachsener Personen nutzen dürfen (Spiel). Deshalb beantragen wir, den Abs. 4 zu streichen.																																																																																																
SVLT	zu Ziff. 4: Nachts und bei schlechter Sicht ist reflektierende Kleidung zu tragen.																																																																																																
BUL	zu Ziff. 4: Kinder mit fahrzeugähnlichen Geräten bis Alter 7 müssen von Erwachsenen begleitet werden. Wir sind der Ansicht, dass hier das Alter 6 zu verantworten ist.																																																																																																
SIK	Wie BUL. Kinder bis zum Alter von 7 Jahren dürfen fahrzeugähnliche Geräte nur abseits der Strasse benützen. (SVLT)																																																																																																
Mobilitan t.org	Nous refusons l'interdiction faite aux enfants de moins de 7 ans d'utiliser des engins assimilés à des véhicules. Il est excessif d'interdire. Il peut exister de nombreuses situations qui entrent dans cette catégorie sans que cela pose un problème de sécurité.																																																																																																
Netzwerk Kind und Verkehr	1 Fahrzeugähnliche Geräte dürfen als Verkehrsmittel benützt werden: a. auf den für Fussgängerinnen und Fussgängern bestimmten Verkehrsflächen; b. auf 1. Radwegen; 2. Der Fahrbahn von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sowie von Nebenstrassen, wenn das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benützung gering ist. (Neu) 3. Der Fahrbahn von Nebenstrassen, wenn entlang der Fahrbahn Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benutzung gering ist. Begründung: Dass es sich hier - im Gegensatz zu Artikel 8 um eine spezielle Nutzung fahrzeugähnlicher Geräte handelt, sollte bereits im Titel verdeutlicht werden. Wünschbar wäre ein eigener Paragraph innerhalb der Begriffe (siehe Vorschlag unter Ziff. 3.2)																																																																																																

Mit einem fahrzeugähnlichen Gerät, z.B. Kinderrad, Trottnet, Spielzeugauto usw. darf gemäss StBV Art. 8 auf der Fahrbahn verkehrsarmer Nebenstrassen gespielt werden. Wird das gleiche Gerät aber als Verkehrsmittel benützt, so ist gemäss Vernehmlassungsentwurf dessen Gebrauch auf der Fahrbahn nicht mehr zulässig, oder es muss das Trottoir benützt werden. Die Unterscheidung zwischen einer Nutzung fahrzeugähnlicher Geräte zum Spiel oder als Verkehrsmittel macht auch verkehrsarmen Nebenstrassen keinen Sinn und schränkt die Kinder zu stark ein. (**Siehe Ziff. 3.2**). Die Unterscheidung, ob ein Trottoir vorhanden ist oder nicht ist ebenfalls widersinnig. Es zwingt Trottnett-Fahrende, Skater usw. auch in schwach befahrenen Nebenstrassen aufs Trottoir.

Die Eingrenzung „im Zeitpunkt der Benützung“ verweist auf eine Bevorzugung des motorisierten Strassenverkehrs auf verkehrsarmen Nebenstrassen, die grundsätzlich gemeinsam genutzt werden dürfen. (**Art. 8**) Tatsache ist, dass auf vielen tagsüber wenig befahrenen Nebenstrassen (aber auch Tempo-30 Strassen und Begegnungszonen) insbesondere ab 16 Uhr die Kinder vom zunehmenden Schleichverkehr verdrängt werden. Der frühe Abend ist jedoch genau jene Zeit, in der sich die Kinder im Strassenraum treffen und dort spielen wollen. Die Motorfahrzeuglenker müssen realisieren, dass sie bei ihren Umwegen über Nebenstrassen empfindliches Wohngebiet durchfahren. Gebiete, in denen Kinder ein Anrecht auf das Spiel im Strassenraum haben.

Abs. 4 (neu)

~~**4 Auf den Flächen nach Absatz 1 Buchstabe b dürfen Kinder unter 7 Jahren fahrzeugähnliche Geräte nur in Begleitung einer erwachsenen Person verwenden.**~~

4 Auf Hauptstrassen sowie stark befahrenen Begegnungszonen und Tempo 30 Strassen mit Zentrumsfunktionen (z.B. in Geschäftsstrassen) dürfen Kinder unter 6 Jahren fahrzeugähnliche Geräte nur in Begleitung einer erwachsenen Person als Verkehrsmittel verwendet werden.

Begründung:

Die Bestimmung, dass Kinder unter 6 Jahren ein fahrzeugähnliches Gerät (also auch ein Dreirad, Trottnet, Laufrad, Kinderrad etc.) als Verkehrsmittel nur verwenden dürfen, wenn sie von einer erwachsenen Person begleitet werden, ist nicht sachgerecht. (Beispiel: Wenn ein Sechsjähriger mit seinem Freund auf einer verkehrsarmen Nebenstrasse den ganzen Nachmittag mit seinem Freund Rennen veranstaltet, so ist dies gesetzeskonform. Wenn ihm hingegen die Mutter den Auftrag gibt beim Bäcker an der gleichen Strasse ein Brot zu kaufen und dazu das Trottnet auf der Fahrbahn benutzt, macht sich die Mutter strafbar.)

Es muss innerhalb eines sinnvollen und weiten gesetzlichen Rahmens (siehe Antrag 1) im Ermessen der Eltern liegen, den Rayon einzugrenzen, in dem sich ein Kind innerhalb verkehrsarmer Nebenstrassen mit einem fahrzeugähnlichen Gerät bewegen darf oder nicht. Unabhängig davon, ob das Kind nun einfach herumfährt, einen Freund in der Nachbarschaft oder einen Spielplatz besucht.

Überall, wo Kinderspiel erlaubt ist (Art. 8), ist auch der Benutzung fahrzeugähnlicher Geräte als Verkehrsmittel erlaubt. Die Begleitungspflicht entfällt damit.

Die gesetzlichen Vorgaben beschränken sich darauf, dass überall dort, wo viel Verkehr herrscht - etwa auf einer Hauptstrasse, in einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszonen mit Zentrumsfunktion - die Eltern verpflichtet würden, ihre Kinder zu begleiten, wenn diese ein fahrzeugähnliches Gerät benutzen.

(Vgl. Art. 72 Abs. 4: eine Aufteilung der Begegnungszone in zwei unterschiedliche Zonen und zwei verschiedene Signale.)

Es ist uns allerdings klar, dass die Unterscheidung zwischen einer **schwach oder stark befahrenen Strasse** für deren Nutzung durch Kinder nur beschränkt relevant ist. Der Entscheid, ob sich eine Strasse für das Spiel der Kinder eignet oder nicht - selbst dort, wo es das Gesetz erlauben wäre - obliegt letztlich der Verantwortung der Eltern. Aus der Unfallstatistik wissen wir, dass sich auf dem Land zwar insgesamt weniger Verkehrsunfälle mit Kindern ereignen als in grossen Ortschaften und Städten. Die Unfälle auf dem Land führen aber vermehrt zu schweren Unfällen. Gerade auf schwach befahrenen Quartierstrassen wird vielfach rasch, zu rasch gefahren. Als übergeordnetes Kriterium für die Gesetzgebung macht die Unterscheidung zwischen schwach und stark befahrenen Strassen trotzdem Sinn.

Übersicht: Benutzung fahrzeugähnlicher Fahrzeuge durch Kinder

	Ort	Geschwindigkeit	Belastung	Fahrzeugähnliches Gerät als		unser Vorschlag
				Spielzeug*	Verkehrsmittel	Verkehrsmittel
				StBV Art. 8 Abs. 3	StBV Art. 12	StBV Art. 12
Kinder bis 6 Jahre	Trottoir oder FG-Flächen			ja	ja	ja
	Radweg			ja	nur in Begleitung	ja
	Fahrbahn	T-30-Zone + BeZo	schwach befahren	ja	nur in Begleitung	ja
	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	nur in Begleitung	ja
	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	nein	ja
	Fahrbahn	T-30-Zone + BeZo (Zentrumsfunktion)	stark befahren	nein	nur in Begleitung	Nur in Begleitung
	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	nein	Nur in Begleitung
	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	nein	Nur in Begleitung
alle über 6 Jahre	Trottoir			ja	nein	Ja, wenn jünger als 10 Jahre*
	Radwegen			ja	ja	ja
	Fahrbahn	T-30-Zone + BeZo	schwach befahren	ja	ja	ja
	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	ja	ja
	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	schwach befahren	ja	ja	ja
	Fahrbahn	T-30-Zone + BeZo (Zentrumsfunktion)	stark befahren	nein	ja	ja
	Fahrbahn ohne Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	ja	ja
	Fahrbahn mit Trottoir	Tempo 50	stark befahren	nein	ja	ja

Bei der Nutzung von fahrzeugähnlichen Geräten im Spiel ist es unerheblich, ob die mit oder ohne Begleitung durch Erwachsene erfolgt. D.h. Auf einer stark befahrenen Begegnungszone in einem Zentrumsbereich wäre es auch einem Vater nicht erlaubt, mit seinen Kindern einen Trotтинеттrennen zu veranstalten.

***In Angleichung an Art 72 Absatz 4: Es macht wenig Sinn, wenn man bis im Alter von 10 Jahren das Trottoir mit dem Fahrrad benutzen darf, nicht aber mit einem fahrzeugähnlichen Gerät.**

SVEO

¹ Fahrzeugähnliche Geräte dürfen als Verkehrsmittel benützt werden:

....
b. auf

2. Der Fahrbahn von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen sowie von Nebenstrassen, wenn das Verkehrsaufkommen gering ist.

3. diesen Absatz ganz streichen

Begründung:

Das Spielen ist auf verkehrsarmen Nebenstrassen erlaubt (s. Art. 8, Abs.3), also auch implizit das Spielen mit fahrzeugähnlichem Gerät. Die Einschränkung ob ein Trottoir vorhanden ist oder nicht, ist daher nicht sinnvoll.

Ebenfalls ist „verkehrsarm zum Zeitpunkt der Benützung“ nicht sinnvoll: es bevorzugt einseitig den motorisierten Verkehr und erzieht die motorisierten Verkehrsteilnehmer nicht zur Rücksichtnahme in verkehrsarmen Wohngebieten.

Streichung:

⁴ Auf den Flächen nach Abs. 1 Buchstabe b dürfen Kinder unter 7 Jahren fahrzeugähnliche Geräte nur in Begleitung einer erwachsenen Person verwenden.
(diesen Abs. ganz streichen)

Begründung:

Dieser Absatz steht im Widerspruch zu Art. 8, Abs. 3; die Trennung zwischen Spielgerät und Nutzung von Geräten als Verkehrsmittel für unter 7-jährige Kinder wirkt sehr arbiträr und sollte geklärt werden: Spiel/Fahren von 6-jährigen Kindern mit dem Trotтинетт z.B. auf einer Zone-30 Strasse wäre erlaubt, jedoch wenn ein Kind seinen Freund, der zwei Strassen weiter wohnt mit dem Trotтинетт besucht, wäre dies ohne Begleitung durch

	Erwachsene nach dem Entwurf nicht erlaubt. Dies macht keinen Sinn. Es sollte auch möglichst dem Ermessen der Eltern/betreuenden Erwachsenen überlassen sein, auf welchen Strassen und in welchem Umkreis sich die Kinder spielend oder mit fahrzeugähnlichen Geräten bewegen dürfen. Man kann davon ausgehen, dass Eltern diese Grenzen im Allgemeinen zum Wohl des Kindes setzen und die Verhältnisse im Wohnumfeld entsprechend beurteilen können. Differenziert werden sollte nach Verkehrsaufkommen: Die Pflicht zur Begleitung, wenn das Gerät als Verkehrsmittel benutzt wird, kann für unter 7-jährige auf stark befahrenen Strassen mit Tempo 30-50 verpflichtend sein. Neu: Auf stark befahrenen Strassen mit Tempolimits 30 bis 50 müssen Kinder unter 7 Jahren von Erwachsenen begleitet werden, wenn sie mit einem fahrzeugähnlichen Gerät als Verkehrsmittel unterwegs sind.
IGBF	- Punkt 2: Fäg's sollten nur in Begegnungszonen, nicht jedoch in 30er-Zonen als Fahrzeuge gelten dürfen. Ansonsten verhalten sie sich, wie bereits zum Teil heute schon, überall so und provozieren gefährliche Situationen. - Abs. 3: Dieser ist ersatzlos zu streichen.
Abt. N Bereich LV	Abs. 1 b Antrag: Passage streichen: ... 3. der Fahrbahn von Nebenstrassen, wenn entlang der Fahrbahn Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen und das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benützung gering ist. Begründung: Auf verkehrsarmen Nebenstrassen soll mit FäGs auch bei Vorhandensein eines Trottoirs die Fahrbahn benützt werden dürfen. Bei solchen Strassen sind allfällig vorhandene Trottoirs häufig nicht ausreichend breit für eine gefahrlose Benützung mit FäGs. Und Fuss- und Radwege kommen sehr selten entlang verkehrsarmer Nebenstrassen vor, deshalb kann auf diese Einschränkung verzichtet werden. Abs. 4 Antrag: Absatz streichen Begründung: Wenn Kinder die Flächen nach Art. 12 Abs 1 b nicht allein benützen dürfen, können sie sich kaum mehr selbständig im Quartier bewegen, weil sie immer wieder neben Fussgängerflächen auch andere benützen müssen, um ans Ziel zu kommen. So wäre z.B. schon nur die Zufahrt zum eigenen Haus in einer T30-Zone nicht möglich, wenn es dort kein Trottoir hat. Auch fallen zahlreiche Abschnitte von Schulwegen unter diese Klausel, die heute oft mit Kickboards befahren werden. Wir sind der Meinung, dass diese Flächen genug sicher für die unbegleitete Benützung durch Kinder sind.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (8)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 7
BAV, sua FR, vif LU, asa, VöV, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.13 Sind Sie mit Art. 13 E-StBV einverstanden?

JA (54)

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 34
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, SH, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, Centre Patronal, BUL, SIK, Mobilisant.org, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 5
ZH	Problematik, dass die Verkehrsmittel Ski und Schlitten den FäG gleichgestellt werden (anderer Anhalteweg, Vortritt etc.).		
AG	Antrag: Textanpassung ...benützt werden, wo dies ortsüblich ist.		
GR	Der Ausdruck "wo und in dem Mass als dies ortsüblich" ist unter Umständen zu ungenau und kann unterschiedlich betrachtet werden.		
Kapo GR	Die Definition „wo und in dem Mass als dies ortsüblich“ ist nicht klar und wird demnach unterschiedlich betrachtet.		
Kapo ZH	Wie ZH.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
ASTAG	Muss hier nicht zumindest der Grundsatz der Vortrittsberechtigung statuiert werden? Z. B. dass alle anderen Verkehrsteilnehmenden vortrittsberechtigt sind?		
AGVS	Muss hier nicht zumindest der Grundsatz der Vortrittsberechtigung statuiert werden? Z. B. dass alle anderen Verkehrsteilnehmenden vortrittsberechtigt sind?		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 3 (1)
LU	"... ortsüblich ist. Die Bewilligungspflicht bleibt vorbehalten." Bemerkungen: Ortsübliches, widerrechtliches Verwenden soll explizit untersagt bleiben. Auf diese Regelung sollte verzichtet werden.		
SZ	Antrag: Ersatzlos streichen		
Kapo SG	Überflüssige Regelung. Skis auf der Fahrbahn sind in der ganzen Schweiz anzutreffen, insbesondere wenn sie im Sommer mit Rollen zu Trainingszwecken ausgerüstet sind.		
SFV	Die Vortrittsregelungen gegenüber Fahrzeugen müssen klar definiert werden.		
IGBF	Angesichts der Tatsache, dass eigentlich eine Straffung der Vorschriften angestrebt werden soll, ist dieser Artikel, da unseres Erachtens unnötig, zu streichen.		
Schärer Hans-Ulrich	Wenn Skis und Schlitten als Verkehrsmittel benützt werden dürfen ist nachzutragen, dass alle anderen Verkehrsteilnehmer vortritts-berechtigt sind!		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 14
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, SVLT, kf, VAE,			

Artikel 14 und 15 existieren in der aktuellen Verordnung nicht mehr. Die Verordnung wird zu einem späteren Zeitpunkt vollständig korrekt durchnummeriert.

3.16 Sind Sie mit Art. 16 E-StBV einverstanden?

JA (53)

wovon	Bund: 1	Kantone: 16	Übrige Stellen: 36
TG, SG, GL, SO, BS, TI, JU, ZH, GR, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Centre Patronal, AGVS, BUL, SIK, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BS, Kapo NW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 2
OW	Wir würden es begrüßen, wenn im Gesetzestext auf die bewilligten Plätze gemäss Fahrzeugausweis hingewiesen würde. Somit kann jeder Fahrzeuglenker im FA die Anzahl der bewilligten Plätze erkennen.		
ZG	Antrag: Abs. 1 ist wie folgt zu ergänzen: "... werden, wie Plätze gemäss Fahrzeugausweis bewilligt sind. (...)".		
VD	Remplacer "conformément à leur destination" par "conformément à l'affectation de celles-ci".		
Kapo OW	Wir würden es begrüßen, wenn im Gesetzestext auf die bewilligten Plätze gemäss Fahrzeugausweis hingewiesen würde. Somit kann jeder Fahrzeuglenker im FA die Anzahl der bewilligten Plätze erkennen.		
Kapo ZG	Wir würden es begrüßen, wenn im Gesetzestext auf die bewilligten Plätze gemäss Fahrzeugausweis hingewiesen würde. Somit kann jeder Fahrzeuglenker im Fahrzeugausweis die Anzahl der bewilligten Plätze erkennen.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (11)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 6 (1)
BE	Abs. 1, Satz 2 ersatzlos streichen, da Bestimmung überflüssig.		
BL	Absatz 2 ist offener zu formulieren. Nicht nur die Polizeiorgane, sondern auch andere Organisationen sind darauf angewiesen, Transporte mit andern Fahrzeugen auszuführen (z.B. Train Street [Securitas], Sicherheitsassistenten).		
SH	Abs. 3: Welche gesetzlichen Bestimmungen können herangezogen werden, wenn sich bei einer solchen Aktion (Besteigen/Verlassen eines fahrenden Fahrzeugs) ein Unfall ereignet?		
LU	Abs. 1: Uns fehlt der Hinweis auf "bewilligte Plätze gemäss Fahrzeugausweis". Die wäre eindeutig für Lenker und einfacher in der Umsetzung.		
AG	Zu Abs. 3: Nach Auffassung des Bundes ist die Regel: "Das Besteigen und Verlassen fahrender Motorfahrzeuge und Strassenbahnen ist untersagt" veraltet (vgl. Konkordanztabelle II zu Art. 60 Abs. 5 VRV) und es fehlt ein gesetzgeberischer Handlungsbedarf (vgl. Erläuterungen zu Art. 16 E-StBV). Es trifft zu, dass diese Unsitte bei Strassenbahnen nur noch bei Nostalgietransporten problemlos möglich ist. An der Gefährlichkeit solchen Tuns hat sich aber nichts geändert. Deshalb stellen wir den Antrag: Beibehaltung der aktuellen Formulierung gemäss Art. 60 Abs. 5 VRV.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo BL	Wie BL.		
Kapo GR	Hinweis: Abs. 3 „Besteigen und verlassen von fahrenden Fahrzeugen“ sollte beibehalten werden.		
Kapo SH	Wie SH.		
SSR	Abs. 1: Umfasst „Gesellschaftswagen“ auch Autobusse?		
Mobilian	La mention de l'interdiction de se pencher hors du véhicule est inutile, voire exagérée.		

t.org	
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 4 Es ist festzuhalten, dass es bei den Gegenständen insbesondere um Glas-, Kunststoffflaschen und Getränkedosen handelt! Auch sollte festgeschrieben werden, dass keine brennenden Rauchwaren weggeworfen werden dürfen!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 13
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, SVLT, kf, VAE, Stapo ZH,		

3.17 Sind Sie mit Art. 17 E-StBV einverstanden?**JA (62)**

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 41
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, JU, BL, ZH, SH, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Centre Patronal, AGVS, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
VD	Cet article consiste-t-il à être plus restrictif que la disposition actuelle ne permettant "le transport debout que si des places spécifiques sont prévues à cet effet?		
BUL	i.O.		
SIK	Wie BUL. Absatz 2 soll auf alle Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h ausgedehnt werden. Bst. b ist für den Vollzug nicht geeignet. (SVLT)		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 1
TI	Il cpv. 2 prevede un limite di 7 anni. Riteniamo che tale limite sia da mettere in relazione con l'obbligo scolastico. Si segnala che in Ticino l'obbligo scolastico inizia a 6 anni.		
LU	Das Mitführen von Kindern verursacht immer wieder Probleme. Im Grundsatz müsste es verboten sein. Wenn schon eine Ausnahme gemacht werden soll, dann muss die Sicherungspflicht analog Mitführen von Kindern bis 12 Jahre - statt 7 Jahre - angepasst werden. Siehe nachfolgender Art. 19.		
AG	<u>Abs. 2:</u> Kinder ab dem 8. Altersjahr müssen nicht mehr von einer mitfahrenden, mehr als 14 Jahre alten Person, beaufsichtigt werden oder auf einem Kindersitz mitfahren! - Traktoren sind gefährlicher als Motorräder, etc. Warum nicht analog Art. 19? <u>Abs. 4:</u> Grundsätzlich sind wir damit einverstanden, dass Art. 61 Abs. 5 VRV gestrichen resp. nicht als neuer Art. 17 Abs. 5 geführt wird. Die zu streichende Bestimmung hatte aber einen Vorteil: Es wurde im Nachgang von Art. 61 Abs. 4 nochmals verdeutlicht, dass nicht nur Sicherungsmassnahmen im engeren Wortsinn (Geländer etc), sondern auch weitere Auflagen (Spezifische Haftpflichtversicherung usw.) angeordnet werden können. Deshalb stellen wir den <u>Antrag,</u> <u>Abs. 4 Satz 2 sei wie folgt zu fassen: "Sie verfügt die nötigen Auflagen."</u>		
SVLT	Im Absatz 2 müssen die Buchstaben a + b zusammengefasst werden.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.18 Sind Sie mit Art. 18 E-StBV einverstanden?

JA (44)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 25
TG, SG, OW, GL, SO, BE, BL, ZH, LU, AG, GR, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SVSAA, TCS, ACS, tpg, Stiftung SchweizMobil, FREC, Centre Patronal, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo UR, Kapo ZH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 8
JU	Correspondance OETV – OUR qu'est ce qu'un tricycle à moteur assimilé à un motorcycle ???		
Kapo TG	Ab. 3 ist mit Fussrastern zu ergänzen. Es gibt auch Nachlaufteile, die keine Pedalen haben, sondern lediglich Fussraster.		
Kapo TI	Cpv 4. Il fanciullo in questo caso è sottointeso con non più di 7 anni? ..o fa testo il codice penale per stabilire l'età di un fanciullo. L'indicazione esatta sarebbe opportuna in questo caso. Immaginando che esistono "fanciulli" di statura e peso "adulti".		
Kapo ZG	Im Sinne der Unfallverhütung sollten diese Sitze nicht von der Bewilligungsbehörde, sondern mindestens vom DCT oder von einer EU-Behörde bewilligt werden. Es kann nicht sein, das Kindersitze in Fahrzeugen und Helme einer einheitlichen Prüfung unterzogen werden müssen, ein Kindersitz auf einem nicht minder gefährlichen Fahrzeug wie beschreiben von der Bewilligungsbehörde (jeder Kanton hat ein anderes Vorgehen) zugelassen wird. Wo wird diese Zulassung erwähnt?		
Schweiz. Städteverband	Als neuer Tatbestand ist auch das unerlaubte Mitfahren auf einem Velo oder Mofa zu schaffen, falls der Lenker unter 16 Jahre alt ist. Dadurch kann vor allem bei Schulhäusern das Aufhocken, wo der aktivere Part meist hinten sitzt, geahndet werden.		
motosuisse	Wir begrüßen es, dass es für Mitfahrende auf Motorrädern nicht mehr vorgeschrieben ist, die Trittbretter und Fussrasten benutzen zu können.		
strasse schweiz	In Abs. 1 sollte u.E. festgehalten werden, dass Kinder unter sieben Jahren rittlings zu sitzen haben und Trittbretter oder Fussrasten benutzen können.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	In Abs. 1 sollte u.E. festgehalten werden, dass Kinder unter sieben Jahren rittlings zu sitzen haben und Trittbretter oder Fussrasten benutzen können.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (17)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 12
BS	Da die Anzahl der Sitzplätze sich nicht mehr an der Anzahl Pedalpaare orientiert, lässt es sich nicht ausschliessen, dass für Mitfahrende Sitzbänke eingerichtet sind. Es stehen Fahrräder mit mehr Sitzplätzen als Pedalpaaren zur Inverkehrsetzung in Frage. Im Übrigen gelten in Abs. 1 und Abs. 4 unterschiedliche Voraussetzungen für die Kindersitze. Es ist nicht ersichtlich, weshalb nach Abs. 1 von der Behörde bewilligte Kindersitze möglich sind; nach Abs. 4 jedoch noch zusätzlich einen Beinschutz etc. haben. Für Fahrradfahrer- und Fahrradfahrerinnen ist diese Unterscheidung nicht praxistauglich.		
TI	Il cpv. 1 prevede un limite di 7 anni. Riteniamo che tale limite sia da mettere in relazione con l'obbligo scolastico. Si segnala che in Ticino l'obbligo scolastico inizia a 6 anni. Cpv. 4: il fanciullo in questo caso è sottointeso con non più di 7 anni oppure fa testo il codice penale per stabilire l'età di un fanciullo? L'indicazione esatta sarebbe opportuna in questo caso visto che esistono "fanciulli" di statura e peso "adulti".		
SH	Abs. 1: Weshalb fällt die Regelung weg, wonach die Fussrasten nicht mehr benutzt werden müssen: Problematik: Mitführen eines Kindes über 7 Jahre. Mit dem Abstützen der Füße		

	auf den Fussrasten, wird eine gewisse Stabilität und Sicherheit gewährleistet.
ZG	Zulässige Kindersitze auf Motorrädern und Fahrrädern sind nicht von der kantonalen Zulassungsbehörde zu bewilligen. Gleich wie Kindersitze in Fahrzeugen und Helme einer einheitlichen Prüfung unterzogen werden müssen, sind auch Kindersitze auf Motorrädern und Fahrrädern einer einheitlichen Typenprüfung zu unterziehen. Eine Ungleichbehandlung lässt sich aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Unfallverhütung nicht rechtfertigen. Antrag: Es sind nur typengeprüfte Kindersitze auf Motorrädern und Fahrrädern zulässig. Abs. 1 ist entsprechend anzupassen.
AR	Ergänzung: Abs. 3: Pedale ergänzen mit Fussraster.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU bezüglich Motorrädern an. Die Erweiterung der Möglichkeiten, Kinder auf Fahrrädern mitzuführen, begrünnen wir hingegen.
COCRBT	Correspondance OETV – OUR qu'est ce qu'un tricycle à moteur assimilé à un motocycle ???
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo BS	Wie BS.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Ergänzung: Abs. 3: Pedale ergänzen mit Fussraster.
Stapo SG	Ergänzung: Abs. 3: Pedale ergänzen mit Fussraster.
bfu	Da Motorradfahren generell gefährlich ist, rät die bfu davon ab, Kinder unter 7 Jahren auf einem Motorrad mitzunehmen. Ausserdem sollte die Voraussetzung, wonach es für Mitfahrende auf Motorrädern erforderlich ist, die Trittbretter oder Fussrasten benutzen zu können, beibehalten werden.
SFV	Absatz 1, Formulierung wie bisher beibehalten: haben rittlings zu sitzen und müssen Trittbretter oder Fussrasten benutzen können.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
Abt. N Bereich VM	Es wird nirgends vorgeschrieben, dass Kinder (älter als 7 Jahre) auf Motorrädern die Fussrasten sicher erreichen müssen, was jedoch zwingend erforderlich sein müsste.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 13
BAV, sva FR, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, ASTAG, asa, VCS, Pro Velo Schweiz (Wir begrünnen die Erweiterung der Möglichkeiten, Kinder auf Fahrrädern mitzuführen, ausdrücklich.), velosuisse, VöV, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,		

3.19 Sind Sie mit Art. 19 E-StBV einverstanden?

JA (22)

wovon Bund: 1 Kantone: 6 Übrige Stellen: 15

GL, SO, ZH, SH, GE, UR,
Stadt Bern,
SVSAA,
TCS, ACS, tpg, FREC, Centre Patronal, SVLT, BUL, SIK,
Kapo AG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZH, Kapo SH,

JA mit Bemerkung (15)

wovon Bund: Kantone: 8 Übrige Stellen: 7

OW	Wie erklärt sich die Geschwindigkeitsdifferenz von 25 km/h in Art 19 zu 30 km/h in Art 20. Eine Einheitlichkeit auf 30 km/h wäre anzustreben.
BE	Art. 19 Abs. 2 lit. a: Nach unserem Dafürhalten sollte im Verordnungstext eine <u>maximale Dauer</u> für die Befristung, z.B. 1 Jahr, festgelegt werden. Im Weiteren halten wir fest, dass die Behörde kein <u>ärztliches</u> Befreiungsattest ausstellen kann, da die <u>medizinische</u> Beurteilung nicht durch die Behörde vorgenommen werden kann. Wir bitten um entsprechende Überarbeitung.
JU	Al.2, let. a : Préciser la durée maximale de la durée limitée. (en adéquation avec les cartes de stationnement pour personnes handicapées). Supprimer l'al. 3.
GR	Es stellt sich die Frage, welcher Arzt das befristete Zeugnis ausstellt.
NE	Al. 2 lettre a : prière de préciser la durée maximale de la durée limitée en adéquation avec les cartes de stationnement pour personnes handicapées. Al. 3 : A supprimer ; c'est une règle générale.
NW	Ausnahmen der Gurtentragpflicht, wenn nicht schneller als 25 km/h gefahren wird und bei der Helmtragepflicht 30 km/h (Art. 20). Weshalb der Unterschied? Einheitlichkeit muss angestrebt werden.
VD	Quelle différence avec une limite fixée à 20 km/h dans l'article 20 ?
VS	Al.2, let. a : Préciser la durée maximale de la durée limitée (en adéquation avec les cartes de stationnement pour personnes handicapées) Supprimer l'al. 3
Kapo OW	Wie erklärt sich die Geschwindigkeitsdifferenz von 25 km/h in Art. 19 zu 30 km/h in Art. 20. Eine Einheitlichkeit auf 30 km/h wäre anzustreben.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo NW	Ausnahmen der Gurtentragpflicht wenn nicht schneller als 25 km/h gefahren wird und bei der Helmtragepflicht 30 km/h (Art. 20). Weshalb der Unterschied? Einheitlichkeit muss angestrebt werden.
Kapo ZG	Wie erklärt sich die Geschwindigkeitsdifferenz von 25 km/h in Art. 19 zu 30 km/h in Art 20. Eine Einheitlichkeit auf 30 km/h wäre anzustreben.
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.
Schweiz. Städteverband	Art. 19 E-StBV wird mehrheitlich zugestimmt. Eine Minderheit schlägt vor, anstelle von Kindern unter 12 Jahren solche unter 15 Jahren zu erwähnen. Das führt zu der Vereinfachung, dass die Fahrzeugführer/innen künftig für alle Personen unter 15 Jahren verantwortlich sind und diese Fälle im OBV abgehandelt werden können. Die heutige, administrativ aufwändige und auch sonst nicht mehr zu rechtfertigende "Dreiteilung" (bis Alter 12 Jahre: OBV zulasten Fahrzeugführer/in; Alter 12-15 Jahre: "Schüllerrapport" zulasten Kind; über 15 Jahre: OBV zulasten Jugendliche/r) würde damit beseitigt.
AGVS	Der AGVS ist gegen eine Kindersitz-Pflicht in Taxis aus den folgenden Gründen: – Der Anteil von Taxifahrten mit Kindern beträgt europaweit nicht mehr als 2 bis 3 Prozent aller Aufträge. – Zwei Kindersitze, die geeignet sind, Kinder von 0 bis 7 Jahren aufzunehmen, benötigen so viel Platz, dass ein Mitführen von sonstigen Gepäckstücken nicht mehr möglich ist. – Taxifahrer, die keine Kindersitze mitführen, weigern sich oft, Familien mit Kindern unter sieben Jahren zu befördern, da sie nicht nur eine Busse riskieren, sondern sich im Schadenfall auch mit 10 bis 20 Prozent an der Schadenssumme beteiligen müssen.

	– Für öffentliche Verkehrsbetriebe gilt die Vorschrift nicht, ja dort dürfen Kinder sogar stehend befördert werden. Die Erhöhung des Kindesalters auf 12 Jahre ist somit nicht gerechtfertigt für Taxiunternehmen und für deren Kunden (v. a. Familien). Ausserdem gibt es keine Statistik über die Anzahl der Unfälle mit Taxis und verletzter Kinder, schon gar nicht wegen fehlender Kindersitze. Weitere Argumente gegen eine Kindersitz-Pflicht in Taxis: – Bei mehreren zu transportierenden Kindern gibt es häufig zu wenige Kindersitze. (Beispiel: Mutter mit drei Kindern. Wenn überhaupt, hat es im Taxi höchstens eine Sitzerrhöhung. Ev. sind bei einer telefonischen Bestellung zusätzliche Kindersitze in der Zentrale vorrätig. Das Taxi fährt also zuerst zur Zentrale – gegen einen Aufpreis von bis zu Fr. 15.-). – Wird die Fahrt ohne Kindersitz durchgeführt, ist sie widerrechtlich. Alternativ wird der Fahrauftrag abgelehnt. Das ist keine annehmbare Lösung. – Die Transportverweigerung führt zweifellos zu einem empfindlichen Imageschaden der Branche als auch Öffentlichkeit (Stadt, in dem Taxidienste angeboten werden). Aus diesen Gründen stellen wir den Antrag, in diesem Artikel eine Ausnahme für Taxis vorzusehen.

NEIN (1)			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
ACS,			

NEIN mit Bemerkung (36)	
wovon	Bund: Kantone: 10 Übrige Stellen: 26 (1)
TG	Die Bestimmungen wurden inhaltlich zwar von der VRV übernommen. Es ist indessen eine Vereinheitlichung der Ausnahmeregelungen bis 30 km/h anzustreben. Bei Motorwagen (Art. 119 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge.VTS; SR 741.41) mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h sind keine Sicherheitsgurte erforderlich. In Art. 20 E-StBV gilt die Ausnahmeregelung für das Tragen des Schutzhelmes ebenfalls bis 30 km/h.
SG	Abs. 2 Bst. b und c: hier ist die gleiche Geschwindigkeitsgrenze wie in Art. 20 Abs. 2 Bst. a und b festzulegen. Abs. 2 Bst. f: ergänzen mit«... sowie von unberechenbaren und/oder renitenten Personen in Polizeitransporten».
BS	Zu Abs. 2 lit. b + c: Die Geschwindigkeit sollte entsprechend dem Art. 20 Abs. 2 lit. a + b auf 30 km/h festgelegt werden. Dies wäre mit Sicherheit praktikabler und entspricht einer heute gängigen Geschwindigkeitslimite (Zone 30).
TI	Per le eccezioni vengono fissati dei limiti di 4 e 7 anni. Riteniamo che tali limiti siano da mettere in relazione con l'obbligo scolastico. Si segnala che in Ticino l'obbligo scolastico inizia a 6 anni (3 anni per la scuola dell'infanzia).
BL	- Zu Absatz 2 Buchstaben b und c: Die Geschwindigkeit sollte hier auf 30 km/h festgelegt werden (einheitliche Regelung analog Helmtragepflicht und der Zonensignalisation Tempo-30). - Zu Absatz 2 Buchstabe f (Ausnahmeregelung der Gurtentragpflicht): In dieser Entwurfsbestimmung ist auch die Polizei zu erwähnen. Gerade während der Überführung von Personen in Polizeifahrzeugen behindert der Sicherheitsgurt ein rasches Eingreifen der Begleitperson. <i>Formulierungsvorschlag: "Begleitpersonen von besonders betreuungspflichtigen Personen in Fahrzeugen der Sanität, Polizei und der Behindertendienste."</i>
LU	Abs. 2b und c: Die Marke 25 km/h ist so nicht umsetzbar. Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge z.B. dürfen in der Regel 30 km/h fahren. Entweder darf man auf dieser Kategorie mitfahren oder nicht. Eine Einheitlichkeit stärkt die Umsetzung.
AG	zu Abs. 2 und in Kombination mit Art 20, Abs. 2: Die Geschwindigkeit für Ausnahmen bei der Gurten- und Helmtragepflicht soll identisch sein. Abs. 2 Bst. a. Wir begrüßen die vorgenommene Weiterentwicklung von Art. 3 Abs. 2 Bst. a VRV. Leider wurde die Entwicklung nicht abgeschlossen. Zwei Punkte sind offen und müssen an dieser Stelle auf Verordnungsstufe geregelt werden: - Es muss in der Verordnung ausdrücklich festgehalten werden, wie lange eine solche ärztliche Bewilligung maximal gültig sein darf. Andernfalls könnten Patientinnen und Patienten ihren Arzt praktisch dazu bewegen, Ihnen das ärztliche Zeugnis auf einen viel zu langen Zeitraum auszustellen. Klar ist, dass Personen, welche aus medizinischen Gründen von der Gurtentragpflicht befreit werden können, regelmässiger ärztlicher

	Betreuung bedürfen. Unter diesem Aspekt erscheint eine Befristung von einem Jahr sinnvoll. - Gemäss geltendem Wortlaut der VRV, welcher leider unverändert in die E-StBV übernommen wurde, "erteilt die kantonale Behörde ... ein ärztliches Befreiungsattest". Dies ist unkorrekt; die kantonalen Behörden sind keine Ärzte und haben für diese Aufgabe auch keine Ärzte unter Kontrakt, können also nicht ärztliche Atteste ausstellen. Im gesamtschweizerisch einheitlichen Ausweis, welcher für das Ausland ausgestellt wird, findet sich richtigerweise eine bessere Formulierung: "Gemäss Art. 3a Abs. 2 lit. a Verkehrsregelnverordnung (VRV) sind Personen, die durch ein ärztliches Zeugnis nachweisen ... von der Gurtentragpflicht befreit. Für Fahrten im Ausland ist dieses Dokument auf Verlangen den Befugten vorzuweisen". Antrag: Neuformulierung wie folgt: 2 Von der Gurtentragpflicht sind ausgenommen: a. Personen, die durch ein ärztliches Zeugnis nachweisen, dass ihnen das Tragen der Sicherheitsgurten nicht zugemutet werden kann. Die Zeugnisse sind auf maximal ein Jahr zu befristen.; Für Fahrten im Ausland erteilt die kantonale Behörde <u>gestützt auf ein ärztliches Befreiungsattest eine Bescheinigung (evtl. einen Ausweis)</u> nach der Richtlinie 2003/20/EG. zu Abs. 4: Das Kindsalter ist mit Art. 17 abzugleichen. Vorschlag: generell bis 10 Jahre und kleiner 140 cm
ZG	Gemäss Art. 19 Abs. 2 Bst. b sind Von-Haus-zu-Haus-Lieferantinnen und -lieferanten bei weniger als 25 km/h von der Gurtentragpflicht ausgenommen. Nach Art. 20 Abs. 2 Bst. a sind sie bei weniger als 30 km/h von der Helmtragepflicht ausgenommen. Wir lehnen diese unterschiedlichen Ansätze der Höchstgeschwindigkeiten ab. Antrag: Die Höchstgeschwindigkeit ist entsprechend Art. 20 einheitlich auf 30 km/h festzulegen.
AR	Einheitlich 30 km/h (siehe auch VTS 119) Zusätzlich: Abs. 2 ergänzen mit lit. g: Polizeitransporte, sofern es die Umstände erfordern oder verunmöglichen (Transport mit normalem Pw, nicht Gefangenenbus; unberechenbare oder renitente Personen, inkl. Begleitpersonen).
SZ	Abs. 2 Bst. a: Das befristete ärztliche Zeugnis sollte im Verordnungstext mit einer maximalen Dauer definiert werden. Die kantonale Behörde kann kein ärztliches Befreiungsattest ausstellen.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.
ASTAG	Die ASTAG ist gegen eine Kindersitz-Pflicht in Taxis aus den folgenden Gründen: – Der Anteil von Taxifahrten mit Kindern beträgt europaweit nicht mehr als 2 bis 3 Prozent aller Aufträge. – Zwei Kindersitze, die geeignet sind, Kinder von 0 bis 7 Jahren aufzunehmen, benötigen so viel Platz, dass ein Mitführen von sonstigen Gepäckstücken nicht mehr möglich ist. – Taxifahrer, die keine Kindersitze mitführen, weigern sich oft, Familien mit Kindern unter sieben Jahren zu befördern, da sie nicht nur eine Busse riskieren, sondern sich im Schadenfall auch mit 10 bis 20 Prozent an der Schadenssumme beteiligen müssen. – Für öffentliche Verkehrsbetriebe gilt die Vorschrift nicht, ja dort dürfen Kinder sogar stehend befördert werden. Die Erhöhung des Kindesalters auf 12 Jahre ist somit nicht gerechtfertigt für Taxiunternehmer und für deren Kunden (v. a. Familien). Ausserdem gibt es keine Statistik über die Anzahl der Unfälle mit Taxis und verletzter Kinder, schon gar nicht wegen fehlender Kindersitze. Weitere Argumente gegen eine Kindersitz-Pflicht in Taxis: – Bei mehreren zu transportierenden Kindern gibt es häufig zu wenige Kindersitze. (Beispiel: Mutter mit drei Kindern. Wenn überhaupt, hat es im Taxi höchstens eine Sitzerrhöhung. Ev. sind bei einer telefonischen Bestellung zusätzliche Kindersitze in der Zentrale vorrätig. Das Taxi fährt also zuerst zur Zentrale – gegen einen Aufpreis von bis zu Fr. 15.-). – Wird die Fahrt ohne Kindersitz durchgeführt, ist sie widerrechtlich. Alternativ wird der Fahrauftrag abgelehnt. Das ist keine annehmbare Lösung. – Die Transportverweigerung führt zweifellos zu einem empfindlichen Imageschaden der Branche als auch Öffentlichkeit (Stadt, in dem Taxidienste angeboten werden).

	Aus diesen Gründen stellen wir den Antrag, in diesem Artikel eine Ausnahme für Taxis vorzusehen.
Taxi Suisse	TAXISUISSE ist gegen eine Kindersitz-Pflicht in Taxis aus den folgenden Gründen: - Der Anteil von Taxifahrten mit Kindern beträgt europaweit nicht mehr als 2 bis 3 Prozent aller Aufträge. - Zwei Kindersitze, die geeignet sind, Kinder von 0 bis 7 Jahren aufzunehmen, benötigen so viel Platz, dass ein Mitführen von sonstigen Gepäckstücken nicht mehr möglich ist. - Taxifahrer, die keine Kindersitze mitführen, weigern sich oft, Familien mit Kindern unter sieben Jahren zu befördern, da sie nicht nur eine Busse riskieren, sondern sich im Schadenfall auch mit 10 bis 20 Prozent an der Schadenssumme beteiligen müssen. - Für öffentliche Verkehrsbetriebe gilt die Vorschrift nicht, ja dort dürfen Kinder sogar stehend befördert werden. - Die Erhöhung des Kindesalters auf 12 Jahre ist somit nicht gerechtfertigt für Taxiunternehmer und für deren Kunden (v. a. Familien). Ausserdem gibt es keine Statistik über die Anzahl der Unfälle mit Taxis und verletzter Kinder, schon gar nicht wegen fehlender Kindersitze. Weitere Argumente, die gegen eine Kindersitz-Pflicht in Taxis sprechen, sind: - Bei mehreren zu transportierenden Kindern gibt es häufig zu wenige Kindersitze. (Beispiel: Mutter mit drei Kindern. Wenn überhaupt, hat es im Taxi höchstens eine Sitzerrhöhung. Ev. sind bei einer telefonischen Bestellung zusätzliche Kindersitze in der Zentrale vorrätig. Das Taxi fährt also zuerst zur Zentrale - gegen einen Aufpreis von bis zu Fr. 15.-). - Wird die Fahrt ohne Kindersitz durchgeführt, ist sie widerrechtlich. Alternativ wird der Fahrauftrag abgelehnt. Das ist keine annehmbare Lösung. - Die Transportverweigerung führt zweifellos zu einem empfindlichen Imageschaden der Branche als auch Öffentlichkeit (Stadt, in dem Taxidienste angeboten werden). Aus diesen Gründen stellen wir den Antrag, in diesem Artikel im Rahmen einer generellen Überarbeitung der Vorlage eine Ausnahme für Taxis ausdrücklich bereits vorzusehen. Dafür spricht im Übrigen auch, dass sich gerade jüngst, nämlich am 11.04.2011 der Nationalrat über alle Parteigrenzen hinweg für einen Schritt in diese Richtung ausgesprochen hat. Der entsprechende Verstoß der KVF-N (10.3892 – Motion Für familienfreundlichere Taxis) wurde an den Zweitrat überwiesen.
bfu	- Generelle Bemerkungen zu den Altersangaben in diesem Artikel: Nach Ansicht der bfu wäre es für die Adressaten einfacher verständlich, wenn in der Verordnung einheitliche / klare Altersangaben gemacht würden, z.B. „vor dem 12. Geburtstag“ statt „unter 12 Jahren“, ab „7 Jahren“. Ansonsten ist unklar, ob z.B. auch das „jahrgangsmässige“ Erreichen des 12. Lebensjahrs ausreichen würde. - Zu Art. 19 Abs. 2, insb. lit. a, c und e in Verbindung mit Art. 19 Abs. 4 E-StBV: Hier ist vom Text her nicht ganz klar, ob die Ausnahmen von der Gurtentragpflicht – insbesondere im regionalen fahrplanmässigen Verkehr konzessionierter Transportunternehmen – analog auch für die Kindersicherungspflicht gelten. Es müsste im Text besser klargestellt werden, dass dem Art. 19 Abs.4 E-StBV keine eigenständige Bedeutung zukommt, sobald eine Ausnahme nach Art. 19 Abs. 2 E-StBV greift.
SFV	Absatz 2 ergänzen: Personen in Polizei- Feuerwehr- und Sanitätsfahrzeugen können in Einzelfällen von der Tragpflicht befreit werden, wenn sie nur so ihren Pflichten nachkommen können.
KSPD	Einheitlich 30 km/h (siehe auch VTS 119) Zusätzlich: Abs. 2 ergänzen mit lit. g: Polizeitransporte, sofern es die Umstände erfordern oder unvermeidlichen (Transport mit normalem Pw, nicht Gefangenbus; unberechenbare oder renitente Personen, inkl. Begleitpersonen).
COCRBT	Al.2, let. a : Préciser la durée maximale de la durée limitée. (en adéquation avec les cartes de stationnement pour personnes handicapées). Supprimer l'al. 3.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo BL	Wie BL.
Kapo BS	Wie BS.
Kapo GR	Welcher Arzt stellt das befristete Zeugnis aus! Damit diesbezüglich keine Willkür aufkommt, müssen die Kantone für die Festlegung der Zuständigkeit (evtl. Bezirksarzt) durch den Gesetzgeber dazu ermächtigt werden. Im Sinne der Einheitlichkeit sollte u.E. die Gurtentragpflicht ebenfalls auf 30 km/h angepasst werden.
Kapo SG	Abs. 2 Bst b: Die Geschwindigkeit wird mit 25km/h festgelegt. In der Ausnahme der

	Schutzhelme (Art. 20) beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30km/h. Eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsregel ist anzustreben. Abs. 2 Bst. f: ergänzen mit: Polizeitransporte mit unberechenbaren und/oder renitenten Personen.
Kapo TG	Die Bestimmungen wurden inhaltlich zwar von der VRV übernommen. Eine Vereinheitlichung der Ausnahmeregelung bis 30 km/h ist anzustreben. Bei Motorwagen (Art. 119 VTS) mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h sind keine Sicherheitsgurte erforderlich. In Art. 20 E-StBV gilt die Ausnahmeregelung für das Tragen des Schutzhelmes ebenfalls bis 30 km/h. Abs. 2 ergänzen mit lit. g: Polizeitransporte, sofern es die Umstände erfordern oder verunmöglichen. Dies soll nur den Transport mit normalem Pw, nicht mit Gefangenenbus, betreffen. Bei einer renitenten Personen kann das Anbringen von Sicherheitsgurten unmöglich sein. Die Begleitperson ist ebenfalls in die Ausnahme miteinzubeziehen.
Stapo Chur	Einheitlich 30 km/h (siehe auch VTS 119) Zusätzlich: Abs. 2 ergänzen mit lit. g: Polizeitransporte, sofern es die Umstände erfordern oder verunmöglichen (Transport mit normalem Pw, nicht Gefangenenbus; unberechenbare oder renitente Personen, inkl. Begleitpersonen).
Stapo SG	Einheitlich 30 km/h (siehe auch VTS 119) Zusätzlich: Abs. 2 ergänzen mit lit. g: Polizeitransporte, sofern es die Umstände erfordern oder verunmöglichen (Transport mit normalem Pw, nicht Gefangenenbus; unberechenbare oder renitente Personen, inkl. Begleitpersonen).
Stapo Winterthur	Vorschlag: Anstelle von Kindern unter 12 Jahren bitte Personen unter 15 Jahren erwähnen. Damit könnte im Gegensatz zu heute im Falle von Übertretungen von Personen zwischen 12 und 15 Jahren auch das OBV angewendet werden (heute bis 12 Jahre OBV/Lenker, 12-15 Jahre "Schülerrapport"/Betroffene, über 15 Jahre OBV/Betroffene).
IKST	Es erscheinen teilweise detailliertere oder einschränkende Regelungen der Verkehrs- und Rechtssicherheit förderlich. In diesem Sinne wird beantragt, die Gültigkeitsdauer von ärztlichen Bescheinigungen betreffend Befreiung von der Gurtentragpflicht auf Stufe Verordnung auf ein Jahr festzusetzen.
VöV	- im Abs 2 e das Wort „regionalen“ ersatzlos streichen. Mit dieser Formulierung werden alle konzessionierten fahrplanmässigen Fahrten (im regionalen Verkehr wie auch im städtischen und Agglomerationsverkehr) erfasst.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
AGVS	Wie Ja mit Bemerkung.
Mobilitalt.org	-alinéa 1 : La norme européenne sur laquelle la Suisse se base n'indique aucun âge limite. Il ne doit donc pas y avoir d'indication d'âge. -alinéa 2 b : La limitation devrait être relevée pour le port obligatoire de la ceinture à 40 km/h afin de permettre notamment aux facteurs de circuler sans inutiles contraintes. -alinéa 4 : Cette norme est totalement exagérée et devrait être une reprise intégrale de la norme européenne dans sa version la moins restrictive. ...Aux places de véhicules automobiles équipées de ceintures de sécurité, les enfants mesurant moins de 135 cm doivent toujours être attachés par un dispositif de retenue pour enfant approprié (p. ex. un siège d'enfant) qui est autorisé et porte l'indication en vertu du règlement ECE no 44 ; il n'est pas obligatoire d'utiliser un dispositif de retenue pour les enfants de quatre ans et plus lorsqu'ils sont assis dans des autocars ou sur des sièges spécialement admis ainsi que pour les enfants de sept ans et plus sur des sièges équipés de ceintures abdominales. De même, il est permis d'admettre que, lorsque l'installation de deux dispositifs de retenue pour enfants à l'arrière des véhicules empêche, en raison d'un manque d'espace, l'installation d'un troisième dispositif, un troisième enfant soit retenu par une ceinture de sécurité pour adultes. Il est permis qu'aux places autres que les places avant d'un véhicule, lorsqu'il s'agit d'un transport occasionnel de courte distance et qu'aucun dispositif de retenue pour enfants n'est disponible dans ce véhicule ou pas en nombre suffisant, les enfants âgés de 3 ans et plus soient retenus par une ceinture de sécurité pour adultes. Les enfants peuvent ne pas être retenus par un dispositif de retenue pour enfants lorsqu'ils voyagent dans des taxis. Toutefois, lorsque lesdits enfants voyagent dans des taxis sans dispositif de retenue, ils doivent occuper un siège autre qu'un siège avant L'ordonnance adoptée en octobre 2009 est notoirement exagérée et décalée par rapport à la réalité et dépasse largement les normes européennes.
SSR	Abs. 2 Bst. e: Auf Gurtentragpflicht nicht nur im regionalen fahrplanmässigen öffentlichen Verkehr verzichten, sondern überhaupt im gesamten öV.
FMH	Art. 19 Abs. 2 lit. a

	Die FMH unterstützt grundsätzlich weder einen <u>Gurten-</u> noch einen Helmtraggdispens, vor allem auch unter dem Aspekt, dass ein ärztliches Zeugnis eine „Nicht-Zumutung“ bestätigen soll. Die Gefahr bei einem solchen Dispens ist, dass der Arzt in eine Verantwortung gezogen wird, die bei einer allfälligen Verletzung des Dispensierten zu Diskussionen führen kann. Wenn weiterhin die Möglichkeit eines Gurten- und Helmtraggdispenses in der StBV vorgesehen werden soll, so begrüssen wir eine Befristung. Wir empfehlen zudem, einen Zusatz wie „die Befreiung von der Gurten-/Helmtragpflicht ist auf Verlangen der zuständigen Strassenverkehrsbehörde zu begründen“ einzufügen. Schliesslich gibt es unseres Erachtens eigentlich keinen vernünftigen Grund für einen solchen Dispens ohne die Fahreignung ebenfalls in Frage zu stellen und entsprechend abzuklären.
IGBF	² Weshalb werden nur befristete Zeugnisse anerkannt? Unseres Erachtens sollten konsequenterweise auch unbefristete ärztliche Zeugnisse oder aber gar keine anerkannt werden. a) Fahrerinnen und Fahrer von Linienbussen sollten, sofern Gurten vorhanden sind, diese aus Sicherheitsgründen auch im Linienverkehr tragen müssen. ³ Analog der Flugzeuge sollte die Gurtentragpflicht auch in Gesellschaftswagen grundsätzlich zwingend sein. ⁴ Für Taxis sollte, analog der Linienbusse, die Pflicht Kinder nur mit passenden Kindersitzen mitführen zu dürfen, gestrichen werden. Man kann Kinder auch mit normalen Dreipunkt-Sicherheitsgurten angemessen sichern, zumal es sich hier in der Regel nur um kürzere Fahrten handelt, indem der Schräggurt hinter dem Kind geführt und dieses mit dem Beckengurt fixiert wird. Diese Gleichstellung mit dem Linienverkehr rechtfertigt sich auch dadurch, weil Taxis, da ihnen eine Beförderungspflicht auferlegt ist, dem öffentlichen Verkehr zugerechnet werden müssen.
Schärer Hans-Ulrich	Absatz 2 a Wenn ein Autolenker keine Sicherheitsgurten tragen kann, so ist er auch nicht „fahrtauglich“, mit dem ärztlichen Zeugnis wird ja bestätigt, dass die körperliche Fitness in grossem Masse eingeschränkt ist! Fahrzeugführer dürfen doch nicht mit einem ärztlichen Zeugnis von der Tragpflicht befreit werden! Absatz 2 d Wie ist es mit einem Arbeitsmotorwagen (Kehrmaschine mit blauem Kontrollschild) der mit Schritt-Tempo im Arbeitseinsatz ist?

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 13
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, strasseschweiz, FMS, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.20 Sind Sie mit Art. 20 E-StBV einverstanden?

JA (22)

wovon	Bund: 1	Kantone: 6	Übrige Stellen: 15
GL, SO, BS, BL, GE, UR, Stadt Bern, SVSAA, TCS, ACS, tpg, Stiftung SchweizMobil, FREC, Centre Patronal, BUL, SIK, Mobilisant.org, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo SO, Kapo UR,			

JA mit Bemerkung (24)

wovon	Bund:	Kantone: 9	Übrige Stellen: 15
OW	Wie erklärt sich die Geschwindigkeitsdifferenz von 25 km/h in Art 19 zu 30 km/h in Art 20. Eine Einheitlichkeit auf 30 km/h wäre anzustreben.		
JU	Supprimer l'al. 2 let c : cabine fermée.		
ZH	Abs. 3 in Abs. 1 integrieren; analog Art. 19 Abs. 1 E-StBV.		
GR	Vgl. Bemerkungen zu Art. 19 E-StBV		
ZG	Siehe Bemerkungen unter 3.19 zu Art. 19 E-StBV.		
NE	Al. 2, lettre c : A supprimer.		
NW	Unterschied zur Ausnahmeregelung Gurten: 25 und Helm 30 km/h (siehe auch Bemerkungen unter Art. 19 StBV.		
VD	Quelle différence avec une limitation fixée à 25 km/h dans l'article 19 ?		
VS	Corriger l'orthographe dans la version allemande "Führer" par "-führer"		
Kapo OW	Wie erklärt sich die Geschwindigkeitsdifferenz von 25 km/h in Art. 19 zu 30 km/h in Art. 20. Eine Einheitlichkeit auf 30 km/h wäre anzustreben.		
Kapo NW	Unterschied zur Ausnahmeregelung Gurten: 25 und Helm 30 km/h (siehe auch Bemerkungen unter Art. 19 StBV.		
Kapo TI	In parte in disaccordo perché al cpv 2 let. g. riporta:ai conducenti di motocicli i quali comprovano mediante certificato medico di durata....." Attualmente la norma prevede che i motociclisti, a differenza di qualche anno fa che era consentito, non hanno la possibilità di essere esonerati dal porto del casco, unicamente i ciclomotoristi possono, ad oggi, circolare con certificato medico che giustifichi il mancato porto del casco... Ci si chiede allora se si vuol ritornare sui propri passi riportando l'esenzione con certificato medico valida per tutti i motociclisti, o se si tratta di errore di trascrizione dove, al cv.2 let. g. si voleva indicare unicamente i ciclomotoristi ?		
Kapo ZG	Wie erklärt sich die Geschwindigkeitsdifferenz von 30 km/h in Art. 20 zu 25 km/h in Art 19. Eine Einheitlichkeit auf 30 km/h wäre anzustreben.		
Kapo ZH	Wie ZH.		
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.		
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo an bezüglich Spezialfahrzeugen (v.a. für Behinderte oder in ihrer Bewegung eingeschränkte Menschen), die technisch als Motorräder gelten. Wir geben auch zu bedenken, dass es aus Sicht der Verkehrssicherheit problematisch ist, die im Helmtragepflicht-Ausnahmekatalog massgebende Geschwindigkeit von 25km/h auf 30km/h zu erhöhen.		
Schweiz. Städteverband	Art. 20 E-StBV wird mehrheitlich zugestimmt. Eine Minderheit schlägt vor, anstelle von Kindern unter 12 Jahren solche unter 15 Jahren zu erwähnen. Das führt zu der Vereinfachung, dass die Fahrzeugführer/innen künftig für alle Personen unter 15 Jahren verantwortlich sind und diese Fälle im OBV abgehandelt werden können. Die heutige, administrativ aufwändige und auch sonst nicht mehr zu rechtfertigende "Dreiteilung" (bis Alter 12 Jahre: OBV zulasten Fahrzeugführer/in; Alter 12-15 Jahre: "Schüllerrapport" zulasten Kind; über 15 Jahre: OBV zulasten Jugendliche/r) würde damit beseitigt.		
Pro Velo Schweiz	Es gibt Spezialfahrzeuge (v.a. für Behinderte i.w.S., in Bewegungs- oder Kraft eingeschränkte Menschen; häufig Dreiräder), die technisch als Motorräder gelten, aber von Charakter und Gefährlichkeit nicht einem Motorrad gleichzusetzen sind. Damit diesen Menschen die Nutzung dieser speziell für sie geeigneten Fahrzeugen nicht verunmöglicht wird, sollten auch die Fahrer solcher Fahrzeuge von der Helmpflicht befreit werden können. Häufig geht es hier um Menschen, für die das Auto keine Alternative ist. (Generell) sollte dabei auch ein unbefristetes Zeugnis möglich sein, wenn der Arzt die Unheilbarkeit der Einschränkung bestätigt (Vermeidung unnötigen adm. Aufwands für die Behinderten). Die		

	gewählte Umschreibung will eine (unsachliche) Beschränkung auf spezielle „Behindertenfahrzeuge“ vermeiden, aber gleichzeitig erreichen, dass nicht „gewöhnliche“ Motorräder gemeint sind. Präzisere Umschreibung erscheint mit Blick auf die geringe Fallhäufigkeit und auf die technische Entwicklung nicht nötig. Antrag: Neue litt. zwischen r und h einfügen: „ Führerinnen und Führer von Motorrädern, die konstruktionsmässig speziell für mobilitätseingeschränkte Personen geeignet sind, wenn sie durch ein ärztliches Zeugnis nachweisen, dass ihnen das Tragen eines Schutzhelms nicht zugemutet werden kann. Ist die Beeinträchtigung definitiv unheilbar, ist auch ein unbefristetes Zeugnis zulässig, das dies bestätigt. “
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.
strasse schweiz	In Abs. 2 Bst. e sind die Elektrovelos zu berücksichtigen; deren Führer sollten zumindest einen Velohelm tragen müssen.
FMS	Wie strasseschweiz.
VöV	Ein grosses Problem stellen die zunehmenden, mit höheren Geschwindigkeiten verkehrenden E-Bikes dar. Die Helmtragspflicht für E-Bike-Fahrerinnen und Fahrer sollte hier aufgenommen werden.
AGVS	In Abs. 2 Bst. a und b ist die Geschwindigkeit bei 25 Stundenkilometer (km/h) belassen, da sich das Unfallrisiko sich bei 30 km/h erhöht. In Abs. 2 Bst. e sind die Elektrovelos zu berücksichtigen; deren Führer sollten zumindest einen Velohelm tragen müssen.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (30)			
wovon	Bund:	Kantone: 10	Übrige Stellen: 20 (1)
TG	Art. 20 Abs. 2 lit. e E-StBV: Bisher wurden Führerinnen und Führer von <u>Leicht-Motorfahrrädern</u> (Tretunterstützung bis 25 km/h) ebenfalls von der Helmtragspflicht ausgenommen (Art. 3b Abs. 4 lit. e VRV). Sollen diese Personen weiterhin von der Helmtragspflicht ausgenommen bleiben, ist diese Fahrzeugart in Art. 20 Abs. 2 lit. e E-StBV explizit zu erwähnen. Abs. 3 von Art. 20 E-StBV ist in Abs. 1 zu integrieren (analog zu Art. 19 Abs. 1 E-StBV).		
SG	Abs. 2 Bst. a und b: hier ist die gleiche Geschwindigkeitsgrenze wie in Art. 19 Abs. 2 Bst. b und c festzulegen.		
BE	Gut, dass für Velofahrer keine Helmpflicht gilt. Art. 20 Abs. 2 Bst. g Nach unserem Dafürhalten sollte im Verordnungstext eine <u>maximale Dauer für die Befristung</u> , z.B 1 Jahr, festgelegt werden. Es stellt sich für uns zudem die Frage, ob eine Befristung von der Helmtragspflicht aufgrund des hohen Risikos, bei einem Unfall schwerste Kopfverletzungen zu erleiden, überhaupt Sinn macht, zumal wohl gerade Personen ein entsprechendes Gesuch stellen würden, welche bereits z.B. aufgrund von bestehenden Kopfverletzungen keinen Helm tragen können. Art. 20 Abs. 3: Das Tragen von Schutzhelmen auf Motorrädern ist noch wichtiger als das Tragen von Sicherheitsgurten in Motorwagen. Unseres Erachtens darf der Führer eines Motorrades einen Passagier, der keinen Helm trägt, gar nicht mitführen. Das Alter des Beifahrers ist deshalb irrelevant. Wir beantragen somit Streichung der Einschränkung auf „Kinder unter zwölf Jahren“.		
TI	Riteniamo che al cpv. 2 let. g il termine "motocicli" sia stato tradotto in modo sbagliato e vada sostituito con il termine "ciclomotori".		
ZH	Wie Ja mit Bemerkung.		
SH	Bezüglich Geschwindigkeit sollte eine Angleichung an die Vorschriften (Ausnahmen Gurten), Art. 19/2, lit. b. und c. gemacht werden. Die Vorschriften, bzw. die Ausnahme betr. Helmtragspflicht bei E-Bikes müsste hier auch aufgeführt werden.		
LU	Zu Abs. 2 verweisen wir auf die Begründung zu Art. 19: Einheitliche Anwendungskriterien stärken die Akzeptanz und die Umsetzung.		
AG	Art. 20 Abs. 2 Best. g Hier wird die gemäss Art. 3b Abs. 4 Best. VRV geltende Möglichkeit zur Befreiung von der Helmtragspflicht gestützt auf ein ärztliches Zeugnis übernommen, konsequenterweise mit dem Hinweis auf die notwendige Befristung. Zur Befristung sei auf die Ausführungen unter Ziff. 3.19 verwiesen. Für den Fall, dass dem unten gestellten Hauptantrag nicht entsprochen werden kann und unter Hinweis auf die obigen Ausführungen sowie die		

	generelle Gefährlichkeit des Verzichts auf einen Helmes, welche eine noch kürzere Befristung der entsprechenden Zeugnisse notwendig macht, erfolgt der <u>Eventualantrag</u>: Befristung der Gültigkeit ärztlicher Zeugnisse auf maximal ein halbes Jahr. Aus medizinischer Sicht bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten, die eine Ausnahme von der Helmtragspflicht begründbar machen könnten: Einerseits psychiatrisch-psychologische Gründe (helmspezifische Klaustrophobie, Traumata, welche zu einer Helmmabneigung führen etc.) und andererseits Gründe wie Unfallverletzungen und Krankheiten, zum Beispiel Notwendigkeit eines vorübergehenden Kopfverbandes, welcher unter keinen Helm passt. Soweit bekannt unterbreitete in den vergangenen zwanzig Jahren einmal ein Arzt dem Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau die Frage, ob er einen Patienten von der Helmtragspflicht befreien solle. Ihm wurde geantwortet, dass er dann die Verantwortung zu tragen habe, falls der Patientin stürze und eine Kopfverletzung erleide, die er mit einem Helm so nicht erlitten hätte. Soweit das Strassenverkehrsamt orientiert ist, stellte der Arzt kein entsprechendes Attest aus. Schlussfolgerung: Ein medizinisches Bedürfnis der Befreiung von der Helmtragspflicht könnte grundsätzlich nur bei Personen mit einer konstitutionellen Prädisposition für extrem schwere Folgeschäden bei einem bloss leichten Anschlagen des Kopfes angenommen werden. Bei einer umfassenden medizinischen Gesamtbetrachtung, dazu gehört auch die Möglichkeit der Selbstgefährdung, kann kein medizinisches Bedürfnis für die Befreiung von der Helmtragspflicht bestehen. Deshalb stellen wir den <u>Hauptantrag</u>: Ersatzlose Streichung von Art. 20 Abs. 2 Bst. g. Art. 20 Abs. 3 Formelle Bemerkung: Diese Bestimmung findet sich heute in Art. 3b Abs. 1 Satz 2. Es ist nichts dagegen einzuwenden, dass für sie ein separater Absatz geschaffen wird. Frage: Wieso wurde dieses Vorgehen nicht auch bei der Regelung betreffend Sicherheitsgurten gewählt? Weshalb wurde Art. 3a Abs. 1 Satz 2 unverändert in Art. 19 Abs. 1 Satz 2 belassen. <u>Antrag</u>: Nochmalige Prüfung der Gliederung der Art. 19 und 20. Materielle Bemerkung: Das Tragen von Schutzhelmen auf Motorrädern ist noch wesentlich wichtiger als das Tragen von Sicherheitsgurten in Motorwagen. Ferner ist es für Führern und Fahrerinnen von Motorwagen - je nach sozialer Unterstellung oder Abhängigkeit - wesentlich schwieriger, Fahrgästen zu befehlen, den Gurt vor Abfahrt anzuschallen oder einen während der Fahrt gelösten Gurt sofort wieder anzulegen als Lenker von Motorrädern. Unseres Erachtens darf der Führer eines Motorrades keinesfalls losfahren, solange der Beifahrer den Helm noch nicht aufgesetzt hat und er muss sofort vorsichtig anhalten, wenn er bemerkt, dass sein Beifahrer den Helm während der Fahrt abzieht. Das Alter des Beifahrers ist irrelevant. <u>Antrag</u>: Die Fahrzeugführerinnen und -führer müssen sicherstellen, dass Mitfahrende den vorgeschriebenen Schutzhelm tragen.
AR	Regelung Quads?
	Abs. 2 lit. e: Ergänzen auf 25 km/h , da E-Bikes im Minimum 25 km/h fahren.
SZ	Abs. 2 Bst. g: Das befristete ärztliche Zeugnis sollte im Verordnungstext mit einer maximalen Dauer definiert werden. Im Hinblick auf die schweren Kopfverletzungen bei Unfällen stellen wir die Möglichkeit der Befreiung von der Helmtragspflicht auf Grund eines ärztlichen Zeugnisses in Frage.
Grüne	Es gibt Spezialfahrzeuge (v.a. für Behinderte i.w.S., in Bewegung oder Kraft eingeschränkte Menschen; häufig Dreiräder), die technisch als Motorräder gelten, aber von Charakter und Gefährlichkeit nicht einem Motorrad gleichzusetzen sind. Damit diesen Menschen die Nutzung dieser speziell für sie geeigneten Fahrzeugen nicht verunmöglicht wird, sollten auch sie von der Helmpflicht befreit werden können. Häufig geht es hier um Menschen, für die das Auto keine Alternative ist. Dabei sollte generell auch ein unbefristetes Zeugnis möglich sein, wenn der Arzt die Unheilbarkeit der Einschränkung bestätigt. Folgende Formulierung ist in die Liste mit den Ausnahmeregelungen aufzunehmen: <i>Art. 20, Bas. 2, Bst. 1 (neu): "Führerinnen und Führer von Motorrädern, die konstruktionsmässig speziell für mobilitätseingeschränkte Personen geeignet sind, wenn sie durch ein ärztliches Zeugnis nachweisen, dass ihnen das Tragen eines Schutzhelms nicht zugemutet werden kann. Ist die Beeinträchtigung definitiv unheilbar, ist auch ein unbefristetes Zeugnis zulässig, das dies bestätigt."</i>
bfu	Gegen den Verzicht auf die Spezialregelung betreffend Helme für Motorfahrradfahrer haben wir nichts einzuwenden.

	Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist es jedoch bedenklich, die im Helmtragepflicht-Ausnahmekatalog massgebende Geschwindigkeit von 25km/h auf 30km/h zu erhöhen. Wir fordern generell in diesem Artikel 25 km/h als massgebende Geschwindigkeit einzuführen. Im Zusammenhang mit E-Bikes schlagen wir folgende Ergänzung von Art. 20 E-StBV vor: - Art. 20 Abs. 2 lit. e E-StBV: "Personen auf Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h, wenn sie einen nach SN EN 1078 geprüften Helm tragen." - Art. 20 Abs. 2 lit. i E-StBV neu: Führerinnen und Führer von Leicht-Motorfahrrädern. - Vergleichen Sie zur Begründung bitte auch unsere Antwort zur Frage 2.6.
SFV	Absatz 2 Bst. a und b: 25 km/h belassen (Unfallrisiko erhöht sich bei 30 km/h) Absatz 2 Bst. e: Elektrovelo berücksichtigen (maximal Velohelm)
KSPD	siehe 3.19
COCRBT	Supprimer l'al. 2 let c : cabine fermée.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo GR	Mit dem befristeten Arztzeugnis für Ausnahme der Helmtragepflicht besteht dasselbe Problem wie in Art. 19 StBV. Damit diesbezüglich keine Willkür aufkommt, müssen die Kantone für die Festlegung der Zuständigkeit (evtl. Bezirksarzt) durch den Gesetzgeber dazu ermächtigt werden.
Kapo SG	Abs. 2 Bst. a: Gleichstellung der Geschwindigkeit zur Ausnahmeregelung bei den Sicherheitsgurten (Art. 19). Abs.2 Bst. e: Ist ein E-Bike, das eine Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h erreicht, eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit? Hier ist eine Ausnahme für die Polizei vorzusehen für z.B. schwierige Personentransporte, Fahndungseinsätze...
Kapo TG	Abs. 2 lit. e: Bisher wurden Führer von <u>Leicht-Motorfahrrädern</u> (Tretunterstützung bis 25 km/h) ebenfalls von der Helmtragepflicht ausgenommen (Art. 3b Abs. 4 lit. e VRV). Sollen diese weiterhin von der Helmtragepflicht ausgenommen werden, so ist diese Fahrzeugart zu erwähnen, da sie keine <u>Leicht-Motorfahrzeuge</u> sind. Abs. 3 ist analog Art. 19 E-StBV in Abs. 1 zu integrieren.
Kapo TI	Wie Ja mit Bemerkung.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Regelung Quads? (Quads fallen unter Kategorie Kleinmotorfahrzeuge / Weglassen) Abs. 2 lit. e: Ergänzen auf 25 km/h, da E-Bikes im Minimum 25 km/h fahren.
Stapo SG	Regelung Quads? Abs. 2 lit. e: Ergänzen auf 25 km/h, da E-Bikes im Minimum 25 km/h fahren.
Stapo Winterthurer	Vorschlag: Anstelle von Kindern unter 12 Jahren bitte Personen unter 15 Jahren erwähnen. Damit könnte im Gegensatz zu heute im Falle von Übertretungen von Personen zwischen 12 und 15 Jahren auch das OBV angewendet werden (heute bis 12 Jahre OBV/Lenker, 12-15 Jahre "Schülerrapport"/Betroffene, über 15 Jahre OBV/Betroffene).
IKST	Es erscheinen teilweise detailliertere oder einschränkende Regelungen der Verkehrs- und Rechtssicherheit förderlich. In diesem Sinne wird beantragt, die Gültigkeitsdauer von ärztlichen Bescheinigungen betreffend die Möglichkeit der ärztlichen Befreiung von der Helmtragepflicht entweder gänzlich zu streichen, eventualiter aber diesbezüglich die Gültigkeitsdauer ärztlicher Zeugnisse auf ein halbes Jahr zu beschränken.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
FMH	Art. 20 Abs. 2 lit. g Die FMH unterstützt grundsätzlich weder einen Gurten- noch einen Helmtragedispens, vor allem auch unter dem Aspekt, dass ein ärztliches Zeugnis eine „Nicht-Zumutung“ bestätigen soll. Die Gefahr bei einem solchen Dispens ist, dass der Arzt in eine Verantwortung gezogen wird, die bei einer allfälligen Verletzung des Dispensierten zu Diskussionen führen kann. Wenn weiterhin die Möglichkeit eines Gurten- und Helmtragedispenses in der StBV vorgesehen werden soll, so begrüssen wir eine Befristung. Wir empfehlen zudem, einen Zusatz wie „die Befreiung von der Gurten-/Helmtragepflicht ist auf Verlangen der zuständigen Strassenverkehrsbehörde zu begründen“ einzufügen. Schliesslich gibt es unseres Erachtens eigentlich keinen vernünftigen Grund für einen solchen Dispens ohne die Fahreignung ebenfalls in Frage zu stellen und entsprechend abzuklären.
IGBF	^ Analog Art. 19 Abs. 2 sollte die Maximalgeschwindigkeit im Haus-zu-Haus-Verkehr konsequenterweise und aus Sicherheitsgründen ebenfalls auf 25 statt 30 km/h beschränkt werden. c) ... sofern Gurten vorhanden sind g) Weshalb werden nur befristete Zeugnisse anerkannt? Unseres Erachtens sollten

	konsequenterweise auch unbefristete ärztliche Zeugnisse oder aber gar keine anerkannt werden.
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 2 a Geschwindigkeit auf 25 km/h beschränken (ist so identisch mit Art 19/2 b)! Absatz 2 b dito oben Absatz 2 g Wenn jemand den Helm nicht tragen kann, so ist er auch nicht fahrfähig! (zahlt die Unfallversicherung im Schadenfall ohne Regress)

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, ASTAG, asa, VöV, Schweizer Wanderwege, SVLT, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.20a Sind Sie mit Art. 20a E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 38
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Centre Patronal, AGVS, BUL, SIK, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 4
BE	Textvorschlag: <i>Personen, die nicht fahrfähig sind, dürfen keine Fahrzeuge zum Führen überlassen werden.</i> Begründung: Die Personen dürfen ja eben nicht Führer sein!		
AG	Mit der Bestimmung sind wir einverstanden. Wir gehen aber davon aus, dass beim definitiven Erlass die Nummerierung geändert wird (eigenständige Zahl, kein a). Wir verweisen auch auf die vom ASTRA zwischen den Ziffern 3.16 und 3.20 eingefügte Bemerkung. Unsere Bemerkung gilt sinngemäss auch für Art. 20b E-StBV).		
NW	Definition Fahrfähigkeit? Kann der „normale Bürger“ verpflichtet werden, eine Fahrunfähigkeit zu erkennen? Aus unserer Sicht nicht!		
Kapo NW	Definition Fahrfähigkeit? Kann der „normale Bürger“ verpflichtet werden, eine Fahrunfähigkeit zu erkennen? Aus unserer Sicht nicht!		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo ZG	Wie ist diese Vorschrift durch einen Laien zu befolgen? Was muss er unternehmen, um der Vorschrift Folge zu leisten? Die Polizei wendet Vortestgeräte an oder schult sich entsprechend, um die Fahrfähigkeit erkennen zu können.		
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Mobilita nt.org	Dans quelle mesure une personne peut-elle garantir sans connaissance médicale à 100% l'aptitude ou non à conduire d'une personne? Cet article est soit inutile car personne ne veut sciemment prendre le risque d'un accident soit impose une qualification impossible à remplir. De même, une fois le véhicule confié, doit-on accompagner la personne toute le long de son voyage pour attester de sa capacité à conduire?		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 13
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, SVLT, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.20b Sind Sie mit Art. 20b E-StBV einverstanden?

JA (37)

wovon	Bund: 1	Kantone: 14	Übrige Stellen: 22
OW, GL, SO, TI, JU, BL, ZH, GR, ZG, GE, UR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, tpg, FREC, Centre Patronal, BUL, SIK, IGBF, COCRBT, Kapo AG, Kapo BL, Kapo GR, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (12)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 8
BS	Allenfalls ist zu prüfen, ob diese Bestimmung bezüglich Alkoholkonsum bei berufsmässigen Personentransporten nicht eher in die Verordnung zum berufsmässigen Personentransport, nämlich ARV, ARV2 oder CZV gehören.		
LU	Unseres Erachtens ist Absatz 2 überflüssig. Absatz 1 sollte für alle Transporte anwendbar sein.		
NE	Al. 1 : Ne devrait-on pas fixer un taux d'alcoolémie inférieur et renoncer au délai de six heures précédent le travail, difficilement contrôlable ?		
NW	Weshalb der Unterschied zu Absatz 2? Was heisst 6 Std. vor Arbeitsbeginn und wie wird dies kontrolliert? Ist ein generelles Verbot wie in Absatz 2 nicht sinnvoller?		
Kapo BS	Wie BS.		
Kapo NW	Weshalb der Unterschied zu Absatz 2? Was heisst 6 Std. vor Arbeitsbeginn und wie wird dies kontrolliert? Ist ein generelles Verbot wie in Absatz 2 nicht sinnvoller?		
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.		
Schweiz. Städteverband	Art. 20b E-StBV wird mehrheitlich gutgeheissen. Eine Minderheit bemerkt jedoch, es gebe keinen Grund, Absatz 1 nicht auch so abzufassen wie Absatz 2 (man ist einfach nüchtern). So würden sich Probleme mit Chauffeuren umgehen lassen, die 0.30‰ aufweisen, obwohl sie 8 Stunden zuvor (kaum überprüfbar) das Trinken beendet haben.		
strasse schweiz	Obwohl wir damit einverstanden sind, sollte der Entscheid des eidgenössischen Parlaments im Rahmen der Via-sicura-Vorlage abgewartet werden.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
VöV	Wir regen an, das Alkoholkonsum auf alle Lenkerinnen und Lenker von schweren Motorfahrzeugen auszudehnen, wie dies beispielsweise in der Armee geschieht.		
AGVS	Obwohl wir damit einverstanden sind, sollte der Entscheid des eidgenössischen Parlaments im Rahmen der Via-sicura-Vorlage abgewartet werden.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (22)

wovon	Bund:	Kantone: 6	Übrige Stellen: 16 (1)
TG	Art. 20b Abs. 1 E-StBV: Auch nach sechs Stunden ist noch nicht gewährleistet, dass die Führerin bzw. der Führer nicht mehr unter Alkoholeinfluss steht. Nicht nachvollziehbar ist, dass nicht die gleiche Regelung wie in Art. 20b Abs. 2 E-StBV gilt. Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer im Personenverkehr sollten generell nicht unter Alkoholeinfluss stehen dürfen.		
SG	Abs. 1: Es ist kaum überprüfbar, ob der Fahrzeuglenkende innerhalb der sechs Stunden vor Arbeitsbeginn Alkohol konsumiert hat. Für Personen, welche berufsmässig Personentransporte durchführen, soll dieselbe Regelung gelten, wie in Abs. 2.		
BE	Vereinheitlichung Abs. 1 und 2 (evtl. Zusammenführung) Im Zusammenhang ist zu berücksichtigen dass betr. Alkoholverbot gem. Fahriehrerverordnung Art. 7, SDR-Chauffeuren und Art. 20b eine einheitliche Regelung anzustreben ist. Umsomehr als Abs. 1 und 2 eine nicht nachvollziehbare, unterschiedliche Regelung beinhaltet.		
SH	Abs. 2; Mit der vorgeschlagenen Formulierung liegt der Grenzwert bei 0.49 Promille, obwohl das Alkoholverbot gem. SKV Art. 11 Abs. 6, bei 0.1 Promille liegt. Dies sollte so		

	belassen werden.
AG	Zu Art. 20b Abs. 1: Gemäss Vorschlag soll die Bestimmung neu wie folgt lauten: Führer berufsmässiger Personentransporte dürfen vor und während der Arbeitszeit "keinen Alkohol konsumieren". Die geltende Bestimmung, Art. 2 Abs. 4 VRV lautet demgegenüber: "ist der Genuss alkoholischer Getränke ... untersagt". Frage: Soll mit der neuen Bestimmung zum Beispiel einem Chauffeur einer "Kaffefahrt" nach Zug neu untersagt werden, die dortige lokale Tortenspezialität zu geniessen? Dies entspricht wohl kaum der Intention, obwohl das Verbot gemäss neuem Wortlaut so bestünde. Deshalb stellen wir den Antrag: Übernahme der geltenden, klaren und eindeutigen Formulierung.
AR	Begründung Abs.1: Auch nach 6 Std. ist noch nicht gewährleistet, dass der Führer nicht mehr unter Alkoholeinfluss steht. Nicht nachvollziehbar ist, dass nicht die gleiche Regelung wie in Abs. 2 gilt, dass Führer generell nicht unter Alkoholeinfluss stehen dürfen.
Grüne	Der Grenzwert muss auf 0,1 Promille festgelegt werden. Die Formulierung, dass sechs Stunden vor der Arbeit kein Alkohol konsumiert werden darf, soll damit ersetzt werden.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.
bfu	Die Bestimmung, dass 6 Stunden vor der Arbeit kein Alkohol konsumiert werden darf, ist etwas verwunderlich, da es ja auf den Alkoholgehalt im Körper ankommt. Wenn jemand schwer getrunken hat, dann kann er auch nach 6 Stunden ziemlich viel Restalkohol haben. Wir fordern daher bezüglich Art. 20b Abs. 1 E-StBV den Zielwert 0,1 Promille.
SFV	Kein Alkohol für sämtliche Berufsfahrer (auch Gütertransport)
VCS	Grenzwert 0.1 Promille statt der Formulierung, dass 6 Stunden vor der Arbeit kein Alkohol konsumiert werden darf.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
KSPD	Begründung Abs.1: Auch nach 6 Std. ist noch nicht gewährleistet, dass der Führer nicht mehr unter Alkoholeinfluss steht. Nicht nachvollziehbar ist, dass nicht die gleiche Regelung wie in Abs. 2 gilt, dass Führer generell nicht unter Alkoholeinfluss stehen dürfen.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo SG	Abs. 1: Es ist kaum überprüfbar, ob der Fahrzeuglenkende innerhalb der 6 Stunden vor Arbeitsbeginn Alkohol konsumiert hat oder nicht. Fest steht, dass die Führerin oder der Führer auch unter Einhaltung der 6 Stunden alkoholisiert zur Arbeit erscheinen kann. Abs. 2: Führerinnen und Führer, welche berufsmässig Personen befördern, sollten wie Fahrzeugführende, welche im bewilligten grenzüberschreitenden Personenverkehr arbeiten, der Regelung gemäss Art. 2 unterstehen.
Kapo TG	Abs. 1: Auch nach 6 Stunden ist noch nicht gewährleistet, dass der Führer nicht mehr unter Alkoholeinfluss steht. Nicht nachvollziehbar ist, dass nicht die gleiche Regelung wie im Abs. 2 gilt, dass Führer im Personenverkehr generell nicht unter Alkoholeinfluss stehen dürfen?
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Begründung Abs.1: Auch nach 6 Std. ist noch nicht gewährleistet, dass der Führer nicht mehr unter Alkoholeinfluss steht. Nicht nachvollziehbar ist, dass nicht die gleiche Regelung wie in Abs. 2 gilt, dass Führer generell nicht unter Alkoholeinfluss stehen dürfen. (Allenfalls ist eine Regelung wie in der Fahrlehrerverordnung anzustreben)
Stapo SG	Begründung Abs.1: Auch nach 6 Std. ist noch nicht gewährleistet, dass der Führer nicht mehr unter Alkoholeinfluss steht. Nicht nachvollziehbar ist, dass nicht die gleiche Regelung wie in Abs. 2 gilt, dass Führer generell nicht unter Alkoholeinfluss stehen dürfen.
Mobilant.org	Soit la norme du 0,5 ‰ est effectivement une limite qui garantit l'aptitude à la conduite, soit elle ne le garanti pas et cette limite à 0 ‰ devrait s'appliquer à tous. La limite à 0,5‰ est suffisante.
Schärer Hans-Ulrich	Im Personentransport sollte allgemein die Vorschrift 0,0 Promille festgeschrieben werden (nach 6 Stunden letztem Alkohol Konsum kann immer noch Restalkohol vorhanden sein).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, vif LU, asa, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, SVLT, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.21 Sind Sie mit Art. 21 E-StBV einverstanden?

JA (48)

wovon Bund: 1 Kantone: 14 Übrige Stellen: 33

SG, OW, SO, BS, BE, BL, SH, LU, GR, ZG, GE, UR, NW, AR,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband,
SVSAA,
SFV, TCS, VCS, ACS, strasseschweiz, tpg, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, BUL, SIK,
KSPD, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG,
Kapo SO, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (11)

wovon Bund: Kantone: 6 Übrige Stellen: 5

JU	Suppression de l'al 1 : l'art 29 LCR suffit. Al. 3 : remplacer "signes semblables" par "signes prescrits". Al. 4 let b : rajouter "et clignoteurs". Al. 4 let c : rajouter après de nuit « ou dans les tunnels ».
AG	Korrekturhinweis: <i>c. bei Nacht oder schlechten Sichtverhältnissen</i> Bemerkungen: Abs. 1: Wir begrüßen ausdrücklich sowohl die Verdeutlichung, dass Fahrzeuge auch von Schnee und Eis befreit werden müssen. Abs. 4. Ebenso begrüßen wir die einschränkende Neuerung, dass Fahrzeuge im Bau, im Umbau oder in Reparatur für Überführungsfahrten neu nur mit Händlerschildern in Verkehr gebracht werden dürfen. Es wird mit einem kurzfristigen eventuell massiven Anstieg von Gesuchen um Erteilung von Händlerschildern zu rechnen sein. Diese Gesuche können von den Behörden verkraftet werden. Im Übrigen verweisen wir auch auf unsere Ausführungen unter Ziffer 3.30.
NE	Al. 1 : A supprimer ; redondant avec LCR 29 Al. 3 : Remplacer "semblables" par " signes prescrits "
SZ	Absatz 2 ist zu präzisieren.
VD	Alinéa 3: remplacer "signes semblables" par "signes prescrits" Alinéa 4c: ajouter "dans les tunnels".
VS	Suppression de l'al 1 : l'art 29 LCR suffit Al. 3 : remplacer "signes semblables" par "signes prescrits" Al. 4 let b : rajouter "et clignoteurs" Al. 4 let c : rajouter après "de nuit", "ou dans les tunnels"
Kapo GR	Es bleibt der Hinweis anzubringen, dass bei dieser Formulierung aber auch Ladeflächen von Schnee und Eis befreit werden müssen wenn sich während der Fahrt kein eigentliches Problem darstellen würde. Fahrzeuge müssen von Eis und Schnee befreit werden, wenn dies für die übrigen Verkehrsteilnehmer eine ernstliche Gefahr darstellt.
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.
ASTAG	Wir stellen fest, dass unsere in der Vorkonsultation gemachten Anmerkungen insoweit berücksichtigt wurden, als Überführungsfahrten mit Händlerschildern weiterhin möglich sein sollen. Mit diesem Kompromiss können wir uns einverstanden erklären.
bfu	Positiv ist insbesondere die explizite Pflicht, Fahrzeug und Ladung von Eis und Schnee zu befreien, da insbesondere Eis – wenn es sich löst – andere Verkehrsteilnehmer gefährden kann. Dies gilt auch für das Dach von Lastwagen und Lastenzügen.
Public Health Schweiz	Wie bfu.

NEIN (4)			
wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 3
AR, Kapo AI, Stapo Chur, Stapo SG,			

NEIN mit Bemerkung (10)	
wovon	Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 7 (1)
TG	Die Regelung in Art. 21 Abs. 4 E-StBV ist nicht praxistauglich, da die Einschränkung von Privaten zu gross ist. Die bisherige Regelung gemäss Art. 57 Abs. 4 VRV sollte beibehalten werden.
TI	Al cpv 3 non viene ripresa l'indicazione relativa ai carichi che non devono occultare parti del veicolo (targa, luci, catarifrangenti), ma unicamente viene indicato che queste parti devono essere pulite.
ZH	Abs. 4: Beibehaltung der bisherigen Regelung (Art. 57 Abs. 4 VRV). Neue Regelung ist nicht praxistauglich. Einschränkung von Privaten zu gross.
COCRBT	Suppression de l'al 1 : l'art 29 LCR suffit. Al. 3 : remplacer signes semblables par signes prescrits. Al. 4 let b : rajouter et clignoteurs. Al. 4 let c : rajouter après de nuit « ou dans les tunnels ».
Kapo TG	Abs. 4: Beibehalten der bisherigen Regelung (Art. 57 Abs. 4 VRV). Neue Regelung ist nicht praxistauglich. Einschränkung von Privaten zu gross.
Kapo TI	Cpv 3 non viene ripresa l'indicazione relativa ai carichi che non devono occultare parti del veicolo (targa,luci, catarifrangenti.....), ma unicamente viene indicato che queste parti devono essere pulite...
Kapo ZH	Wie ZH.
Mobilita nt.org	Alinéa 3 : Si la mention de neige et de glace peut être utile, elle donne un exemple alors que la volonté était de supprimer les exemples dans l'ordonnance. Ensuite, la simple mention de neige pourra permettre des excès de zèle de la part des représentants des autorités. Une autre formulation doit être trouvée, par exemple : le véhicule et le chargement ne doivent pas être source de danger pour l'utilisateur ou les autres usagers .
FMS	Wir sind der Meinung Art. 57 Abs. 4 VRV muss nicht geändert werden.
IGBF	4 b) ... und keine Blinker vorhanden sind
Schärer Hans-Ulrich	Absatz 1 Umschreiben, was ist erforderliches Zubehör! Absatz 4 Auch festhalten, dass diese Vorschriften auch für Fahrzeuge mit normalen Kontrollschildern gelten die Überführungsfahrten machen

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, vif LU, asa, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.22 Sind Sie mit Art. 22 E-StBV einverstanden?

JA (46)

wovon Bund: 1 Kantone: 17 Übrige Stellen: 28

TG, SG, GL, SO, BE, TI, JU, ZH, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW,
Schweiz. Städteverband,
SVSAA,
TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, Centre Patronal, SVLT, Mobilisant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AI, Kapo AR, Kapo NW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI,
Kapo UR, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (11)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 9

OW	Betreffend Abs. 2 würden wir es begrüßen, wenn hier von einem „ruhendem“ Licht gesprochen würde. Somit wären blinkende Lampen im Voraus ausgeschlossen.
BS	Es ist anzumerken, dass in Abs. 2, Satz 1 folgende redaktionelle Änderung vorzunehmen ist: „Überragen Ladungen oder Teile des Fahrzeug oder den Anhänger seitlich und sind diese nicht leicht erkennbar (...)“
Kapo BS	Wie BS.
Kapo GR	Die Grösse der Fläche des Signalkörpers fehlt im Abs. 3. Aus Gründen der besseren Erkennbarkeit und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit muss dies wie bis anhin erwähnt werden. (Art. 58 Abs. 2 alt, sollte in dieser Form belassen werden).
Kapo OW	Betreffend Abs. 2 würden wir es begrüßen, wenn hier von einem „ruhendem“ Licht gesprochen würde. Somit wären blinkende Lampen im Voraus ausgeschlossen.
Kapo ZG	Betreffend Abs. 2: Wir würden es begrüßen, wenn hier von "ruhendem Licht" gesprochen würde, somit sind blinkende Lampen zum vornherein ausgeschlossen.
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.
ASTAG	Wir begrüßen insbesondere, dass die Privilegien für landwirtschaftliche Fahrzeuge gestrichen werden!
AGVS	Wir regen an, in Abs. 3 die Grösse des Signalkörpers wie bis anhin zu definieren.
BUL	sinnvolle Vereinfachung.
SIK	Wie BUL.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (13)

wovon Bund: Kantone: 5 Übrige Stellen: 8 (1)

BL	Absatz 5: Die Regelungen sind nicht angepasst auf Ausnahmetransporte. z.B. mit 6 m Breite (Stichwort: Sicht nach hinten)
SH	Abs. 2: Genügt bei einem Veloaufsatz, welcher auf der Anhängerkupplung festgemacht ist, die vorhandene Beleuchtungseinheit oder müssen die beschriebenen Signalkörper zusätzlich montiert werden? (analog Italien).
LU	Absatz 2 müsste mit "ruhendem" Licht ergänzt werden. Damit wären die heute vielfach angetroffenen blinkenden Lampen bereits ausgeschlossen.
AG	Abs. 2 und 3: Die Anforderungen (Grösse, Form, etc.) an die für seitlich überhängende Ladung anzubringende Wimpel, Tafeln, etc. sowie die Anforderungen an den Signalkörper zur Kennzeichnung vom hinteren Ladungsüberhang, fehlen und sollten von Art. 58 VRV übernommen werden.
GR	Die Grösse der Fläche des Signalkörpers fehlt und sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit wie bis anhin belassen werden.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.
Kapo AG	Die Anforderungen (Grösse, Form, etc.) an die für seitlich überhängende Ladung anzu-

	bringende Wimpel, Tafeln, etc. sowie die Anforderungen an den Signalkörper zur Kennzeichnung vom hinteren Ladungsüberhang, fehlen und sollten von Art. 58 VRV übernommen werden.
Kapo BL	Wie BL.
Kapo GR	Wie Ja mit Bemerkung.
Kapo SH	Wie SH.
bfu	Insbesondere der neue Abs. 5 des Art. 22 E-StBV stellt einen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit dar, da auch Führer landwirtschaftlicher Motorfahrzeuge, die sichthemende Ladungen oder Anhänger mitführen, mittels der speziellen Rückspiegel einen besseren Gesamtüberblick über das Geschehen hinter ihrem Fahrzeug haben. Die Streichung von Artikel 58 Absatz 4 VRV (Ausnahmetransporte) stellt eine Verschlechterung der Erkennbarkeit von überbreiten Fahrzeugen dar. Dies könnte in seltenen Fällen zu Unfällen führen.
SFV	Absatz 3: Grösse Signalkörpers wie bis anhin definieren.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
Schärer Hans-Ulrich	Absatz 3 Unbedingt angeben, wie gross allenfalls die reflektierende Fläche des Signalkörpers sein muss (wie dies bis anhin vorgeschrieben war)! Absatz 5 Unbedingt festhalten, dass auch landwirtschaftliche Motorfahrzeuge sich an diese Regeln halten müssen!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.23 Sind Sie mit Art. 23 E-StBV einverstanden?

JA (51)

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 31
TG, OW, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, SFV, TCS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Centre Patronal, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 5
Kapo GR	...so ist für die „Warnung“ ist u.E. falsch. Warnung müsste durch Sicherheit ersetzt werden.		
Schweiz. Gewer- bever- band	Wie ASTAG.		
ASTAG	Allenfalls drängt es sich auf, die Art und Weise der Warnung zu präzisieren (Verkehrsdienst, Aufstellen von Signalen, welche?).		
ACS	Allenfalls drängt es sich auf, die Art und Weise der Warnung zu präzisieren (Verkehrsdienst, Aufstellen von Signalen, welche?).		
AGVS	Allenfalls drängt es sich auf, die Art und Weise der Warnung zu präzisieren (Verkehrsdienst, Aufstellen von Signalen, welche?).		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (17)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 12 (1)
SG	Diese Bestimmung ist strenger zu formulieren. Die Baustelle als Quelle von Verschmutzung ist namentlich zu erwähnen. Insbesondere auf Autobahnen kann Baustellenschmutz zu Problemen führen (Steinschlag), weshalb die Räder vorgängig zu reinigen sind.		
GL	Es sollen bloss die vermeidbaren Verschmutzungen verhindert werden müssen.		
BE	„Jede Beschmutzung der Fahrbahn“ geht zu weit (auch Pneuabrieb auf der Fahrbahn ist eine Beschmutzung). Gleichzeitig werden nicht alle Verkehrsflächen einer Strasse erfasst; Radwege und Trottoirs sind hinsichtlich Schutz der Verkehrsfläche denselben Regeln zu unterstellen, weshalb sich die Bestimmung auf den Begriff „Strasse“ statt jenem der „Fahrbahn“ beziehen muss. Textvorschlag: „...jede übermässige Beschmutzung der Strasse ist zu vermeiden. Ist eine Strasse...“		
SH	Die Vorschrift, wonach schon vor dem Verlassen von Baustellen etc. die Reifen, bzw. Fahrzeuge gereinigt werden müssen, soll aus sicherheitsrelevanten Gründen bestehen bleiben. (Gefahr Steinschlag etc.).		
AR	Artikel ist zu ergänzen durch: Die Formulierung ist zu weich gehalten. Neu werden Baustellen gänzlich weggelassen, was insbesondere auf Strassen mit hohen Geschwindigkeiten und Baustellen auf und an Autobahnen zu Problemen führen kann (Steinschlag). Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass die Fahrbahn auch bei Viehtrieben sauber gehalten werden muss.		
Pro Velo Schweiz	Der Begriff "Fahrbahn" umfasst gemäss Definition von Art. 2 Abs. 3 nicht das Trottoir und eventuell auch nicht die Radwege. Unbestrittenermassen sollten aber auch diese nicht beschmutzt werden dürfen. Wir schlagen daher den allgemeineren Begriff "Strasse" vor. Antrag: "(...) Beschmutzung der Strasse vermeiden. Ist eine Strasse beschmutzt worden (...)"		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		
Stiftung Schweiz	Der Begriff "Fahrbahn" umfasst gemäss Definition von Art. 2 Abs. 3 nicht das Trottoir und eventuell auch nicht die Radwege. Unbestrittenermassen sollten aber auch diese nicht		

Mobil	beschmutzt werden dürfen. Wir schlagen daher den allgemeineren Begriff "Strasse" vor. Antrag: "(...) Beschmutzung der Strasse vermeiden. Ist eine Strasse beschmutzt worden (...)"
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo GR	Wie Ja mit Bemerkung.
Kapo SG	Die Formulierung ist zu weich gehalten. Neu werden Baustellen gänzlich weggelassen, was insbesondere auf Strassen mit hohen Geschwindigkeiten und Baustellen auf und an Autobahnen zu Problemen führen kann (Steinschlag).
Kapo TG	Nicht nur die Fahrzeugführenden müssen die Fahrbahn sauber halten. Bei Grossbaustellen oder Autobahnbaustellen kann diese Pflicht kaum dem Fahrzeugführenden auferlegt werden. Deshalb muss dies auch für Baustellenbetreiber gelten. Auch Viehtreibende sind in diese Verantwortung miteinzubeziehen.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Artikel ist zu ergänzen durch: Die Formulierung ist zu weich gehalten. Neu werden Baustellen gänzlich weggelassen, was insbesondere auf Strassen mit hohen Geschwindigkeiten und Baustellen auf und an Autobahnen zu Problemen führen kann (Steinschlag). Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass die Fahrbahn auch bei Viehtrieben sauber gehalten werden muss.
Stapo SG	Artikel ist zu ergänzen durch: Die Formulierung ist zu weich gehalten. Neu werden Baustellen gänzlich weggelassen, was insbesondere auf Strassen mit hohen Geschwindigkeiten und Baustellen auf und an Autobahnen zu Problemen führen kann (Steinschlag). Gleichzeitig ist darauf hinzuweisen, dass die Fahrbahn auch bei Viehtrieben sauber gehalten werden muss.
Schärer Hans-Ulrich	Unbedingt auch die Landwirtschaftlichen Fahrzeuge einbeziehen! Umschreiben, wie sieht die Warnung aus (Verkehrsdienst oder auf-stellen von Signalen und was für welche)!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 9
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, VöV, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,		

3.24 Sind Sie mit Art. 24 E-StBV einverstanden?**JA (65)**

wovon Bund: 1

Kantone: 23

Übrige Stellen: 41

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (1)

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen: 1

IKST	Prüfenswert wäre die Frage, ob im Rahmen der vorliegenden Revision - eventuell als Fremdänderung in der VTS – eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Abgas-Wartungsdokumente entsprechend den neuesten technischen Entwicklungen erfolgen könnte.
------	---

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon Bund:

Kantone: 1

Übrige Stellen:

AG	Wir sind ausdrücklich einverstanden mit der vorgeschlagenen Fassung von Art. 24 E-StBV betreffend Mitführen des Abgas-Wartungsdokuments. Richtig ist auch, dass die Details zum Abgas-Wartungsdokument nicht in dieser Verordnung, sondern an geeigneter Stelle, d.h. in der VTS, geregelt werden. Die vorliegende Revision sollte aber zum Anlass genommen werden, die Gültigkeitsdauer des Abgas-Wartungsdokuments entsprechend den neuesten technischen Entwicklungen sinnvoll zu verlängern. Wir verweisen auf die bekannten Vorstösse. In diesem Sinne stellen wir <u>Antrag:</u> Neuregelung der Gültigkeitsdauer der Abgas-Wartungsdokumente.
----	---

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (16)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 15

BAV, sva FR, vif LU, SP Schweiz, asa, bfu, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,

3.25 Sind Sie mit Art. 25 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon Bund: 1 Kantone: 19 Übrige Stellen: 40

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, BUL,
SIK, Mobilisant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW,
Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo
SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (2)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen:

NE	L'ensemble des prescriptions de dimensions et poids devraient figurer dans l'OETV et non dans l'OUR.
VD	L'alinéa 4 est redondant avec le 1", le supprimer.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 1

SH	Abs. 2: Diese Masse müssten nur in der VTS aufgeführt werden. Es macht keinen Sinn, diese in der E-StBV einzubringen. (Keine Verkehrsregeln im eigentlichen Sinne). Abs. 3: Ebenso stellt sich die Frage, ob die Masse betreffend Überhang nicht auch gleich in der VTS aufgeführt werden müssten.
LU	Unseres Erachtens muss in Absatz 2 unbedingt auf die in der VTS hingewiesenen und nicht zu berücksichtigenden Teile hingewiesen werden. Diese dürfen auch bei der Messung der Fahrzeugkombination nicht berücksichtigt werden.
AG	Wir begrüßen es sehr, dass die Abmessungen nun grundsätzlich in der VTS und nicht auch noch in der VRV geregelt werden sollen. Frage: Wieso werden die Abmessungen nicht konsequenterweise abschliessend, auch für die Fälle von Art. 25 E-StBV Abs. 2 und 3 (Fahrzeugkombinationen etc.) in der VTS geregelt? Falls dies möglich wäre, könnte daran anknüpfend auch - entsprechend den Groberläuterungen E-StBV und E-BSSV Kapitel D, Ziff. 5 - geprüft werden, ob ein Querverweis zur VTS überhaupt nötig ist oder Art. 25 E-StBV nicht vollständig gestrichen werden kann. <u>Antrag:</u> Erneute Prüfung im skizzierten Sinne.
Kapo SH	Wie SH.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (16)

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 15

BAV,
sva FR, vif LU,
SP Schweiz,
asa, bfu, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil,
Schweizer Wanderwege, kf, VAE,
Stapo ZH,

3.26 Sind Sie mit Art. 26 E-StBV einverstanden?**JA (66)**

wovon Bund: 1

Kantone: 23

Übrige Stellen: 42

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern,
sva FR, Tiefbauamt NW,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, asa, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon Bund:

Kantone: 1

Übrige Stellen:

AG Frage: Ist diese verweisende Bestimmung notwendig und sinnvoll (vgl. auch Groberläuterungen E-StBV und E-BSSV Kapitel D, Ziff. 5)?
Antrag:
Nochmalige Überprüfung.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 14

BAV,
vif LU,
SP Schweiz,
bfu, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil,
Schweizer Wanderwege, kf, VAE,
Stapo ZH,

3.27 Sind Sie mit Art. 27 E-StBV einverstanden?

JA (53)

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 33
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, SVSAA, SFV, TCS, ACS, tpg, FREC, Centre Patronal, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 6
ZH	Mit der Streichung von Art. 67 Abs. 6 und 7 VRV (Achslasten) werden die Halter von älteren Fahrzeugen benachteiligt. Diese Gewichte wurden in der damaligen Bau- und Ausrüstungsverordnung (BAV) festgelegt und mit der Ablösung durch die VTS und der Übergangsbestimmung (Art. 222 VTS) übernommen. Seitens von Berufsverbänden und von Fahrzeughaltern dürfte dies zu Recht negativ beurteilt werden.		
VD	Alinéa 1 : "conforme à l'OETV" à remplacer par "conforme aux poids inscrits dans le permis de circulation" car les poids maximaux sont définis individuellement pour chaque véhicule.		
Kapo ZH	Wie ZH.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
ASTAG	Wie bereits unter 2.8 erwähnt, sind wir 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) 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 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.		
strasse schweiz	Wie bereits in der Antwort zu Frage 2.8 erwähnt, sind wir 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) nicht einverstanden. Gerade im Nahverkehr sind noch zahlreiche solche Fahrzeug im Einsatz. Im Sinne der Besitzstandswahrung dürfen deren Rechte nicht einfach beschnitten werden. Sollte dennoch 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.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Wie bereits unter 2.8 erwähnt, sind wir 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) 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 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.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (10)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 6 (1)
BE	Die heutigen Abs. 6 und 7 des Art. 67 VRV sollen ersatzlos gestrichen werden (Entrümpelung). Auf diese Streichung ist zu verzichten: Die Reduktion der Achslasten hat		

	auch einen (deutlichen) Einfluss auf das GG, welches ebenfalls reduziert werden müsste (z. B um 4t). Es ist davon auszugehen, dass dies nicht akzeptiert würde. Es ist somit mit aufwändigen Verfahren zu rechnen. Im Kanton Bern sind einige Fahrzeuge betroffen, vgl. Bemerkungen zu Ziffer 2.8
ZH	Wie Ja mit Bemerkung.
SH	Abs. 2: Gewichte sind bereits in der VTS enthalten.
AG	Wir verweisen auf unsere Bemerkungen zu Ziff. 3.25 und 3.26 Antrag: Nochmalige Überprüfung
Kapo ZH	Wie Ja mit Bemerkung.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo SH	Wie SH.
Schweiz. Gewerbe verband	Wie ASTAG.
ASTAG	Wie Ja mit Bemerkung.
AGVS	Wie Ja mit Bemerkung.
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 6 Umschreiben, was ist ein geeignetes Nachweisdokument (ein Lagermitarbeiter kann also bestätigen, dass das Betriebsgewicht von 40 t überschritten wird)

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (16)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 15
BAV, sva FR, vif LU, SP Schweiz, asa, bfu, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,		

3.28 Sind Sie mit Art. 28 E-StBV einverstanden?

JA (48)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 29
SG, OW, GL, SO, BS, BE, JU, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, SVSAA, TCS, VCS, ACS, tpg, FREC, Centre Patronal, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 5
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
ASTAG	Wir begrüßen, dass die heutige Bestimmung in Art. 68 Abs. 4 VRV („An Gesellschaftswagen ist nur ein Gepäckanhänger bis 3,50 t Gesamtgewicht zulässig“) fallengelassen werden soll. Damit ist allein die vom Fahrzeughersteller vorgegebene Anhängelast ausschlaggebend für die Art des zulässigen Anhängers. Absatz 2: U. E. etwas unpräzis. Es sollte festgehalten werden, dass eben nur Arbeitsanhänger (blaue Kontrollschilder) mitgeführt werden dürfen.		
strasse schweiz	Wir begrüßen es, dass die heutige Bestimmung in Art. 68 Abs. 4 VRV („An Gesellschaftswagen ist nur ein Gepäckanhänger bis 3,50 t Gesamtgewicht zulässig“) fallengelassen werden soll. Damit ist allein die vom Fahrzeughersteller vorgegebene Anhängelast ausschlaggebend für die Art des zulässigen Anhängers.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Wir begrüßen, dass die heutige Bestimmung in Art. 68 Abs. 4 VRV („An Gesellschaftswagen ist nur ein Gepäckanhänger bis 3,50 t Gesamtgewicht zulässig“) fallengelassen werden soll. Damit ist allein die vom Fahrzeughersteller vorgegebene Anhängelast ausschlaggebend für die Art des zulässigen Anhängers. Absatz 2: U. E. etwas unpräzis. Es sollte festgehalten werden, dass eben nur Arbeitsanhänger (blaue Kontrollschilder) mitgeführt werden dürfen.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (16)

wovon	Bund:	Kantone: 6	Übrige Stellen: 10 (1)
TG	Art. 28 Abs. 1 E-StBV: Neu darf an Fahrrädern nicht nur ein einachsiger sondern auch ein mehrachsiger Anhänger mitgeführt werden (vgl. E.3, S. 19). Art. 210 Abs. 3 VTS lässt jedoch darauf schliessen, dass an Fahrrädern nur ein einachsiger Anhänger mitgeführt werden darf, da die Anhängerachse hinter der Mitte der Ladefläche liegen muss. Dabei fehlt die bisherige Einschränkung des maximalen Betriebsgewichtes von 80 kg gemäss Art. 69 Abs. 1 VRV. Dies ist für die Betriebs- und damit für die Verkehrssicherheit bedeutsam und dürfte im Zusammenhang mit den E-Bikes noch an Bedeutung gewinnen, da mit diesen Fahrzeugen das Ziehen von schwereren Anhängern möglich ist.		
TI	In molte località circolano regolarmente (anche se con dubbia base legale) i cosiddetti "trenini turistici". Chiediamo di approfittare della vigente modifica per regolamentare la materia e trovare un'adeguata soluzione che tenga conto della sicurezza ma anche della prassi vigente.		
BL	Absatz 2 ist mit dem Begriff Polizei und Strassenunterhaltsdienst zu ergänzen ("... dies gilt nicht für Fahrzeuge der Feuerwehr, der Polizei und des Zivilschutzes und Strassenunterhaltsdiensten ...). Die Fahrzeuge des unfalltechnischen Dienstes der Polizei sind oftmals als Arbeitsmotorfahrzeuge eingelöst (blaues Kontrollschild). Im		

	Ereignisfall muss gewährleistet sein, dass mit diesen Fahrzeugen auch Anhänger mitgeführt werden dürfen. Für den Strassenunterhaltungsdienst ist es eine Wirtschaftlichkeitsfrage, ob sie Sachentransportanhänger mitführen dürfen. Diese Aspekte gilt es zu berücksichtigen.
ZH	Mit der Streichung der bisherigen Regelung für Gesellschaftswagen (Art. 68 Abs. 4 VRV) entsteht eine Rechtsungleichheit mit Bezug auf Nacht- und Sonntagsfahrverbot gegenüber nominalen Sachentransporten. Bei jetzigen Kontrollen von Gesellschaftswagen wurde festgestellt, dass in den Anhängern nicht nur das Reisegepäck, sondern diverse andere Güter wie Kühlschränke usw. mitgeführt wurden. Die Änderung würde solches Verhalten begünstigen. Eine allfällige Lockerung wäre darauf zu beschränken, dass nur Reisegepäck mitgeführt werden darf (Weisung EJPD vom 18.03.1994).
AG	In Abs. 2 werden die Anhänger für Arbeitsmotorwagen geregelt. In den Erläuterungen hiezu wird festgehalten, dass dieser Absatz in dieser ausdrücklichen Form neu sei, aber der bisherigen Auslegung von Art. 77 Abs. 1 VRV "im Sinne eines absoluten Verbots zum Mitführen von Sachentransportanhängern an Arbeitsmotorwagen" entspreche. Nicht in Abs. 2 geregelt sein kann aufgrund der neuen Systematik die Ladung auf den Arbeitsmotorwagen selbst. Diese Regelung findet sich neu in Art. 36 Abs. 1 E-StBV. Diese Bestimmung entspricht wortwörtlich dem bisherigen Art. 77 Abs. 1 mit dem einzigen Unterschied, dass in Art. 77 Abs. 1 VRV die Rede von "Arbeitsmotorwagen und ihren Anhängern" und in der neu vorgeschlagenen Version von "Arbeitsmotorwagen und Arbeitsanhängern" die Rede ist. Diese Umformulierung ist, wie bereits hier vorzumerken und unter Ziff. 3.36 genauer zu beschreiben ist, absolut nicht praxisgerecht. An dieser Stelle ist festzustellen, dass die gleiche Verordnung keinesfalls zwei nicht absolut deckungsgleiche Definitionen - hier betreffend Anhänger zu Arbeitsmotorwagen - enthalten darf. Bei näherer Betrachtung ist der vorgeschlagene Abs. 2 unnötig. Hier ist aber im Sinne der besseren Lesbarkeit anstelle der Streichung von Abs. 2 ein verordnungsinterner Querverweis angebracht. Antrag: Abs. 2 sei wie folgt zu fassen: An Arbeitsmotorwagen dürfen nur Anhänger <u>mit Ladungen gemäss Art. 36 Abs. 1</u> mitgeführt werden. Dies gilt nicht für Fahrzeuge der Feuerwehr und des Zivilschutzes. Den weiteren, zu diesem Themenbereich notwendigen, Antrag stellen wir unter Ziff. 3.36.
AR	Die Gewichtsbeschränkung von 80 kg bei Fahrrädern ist beizubehalten.
SFV	Absatz 2: präzisieren, keine Anhänger zum Sachentransport an Arbeitsmotorwagen (wegen der Versicherung). Allenfalls nur Arbeitsanhänger.
IKST	Im Rahmen der Revision wird vorgeschlagen, dass mit Arbeitsmotorwagen neu nur noch Arbeitsanhänger gezogen werden dürfen, oder anders ausgedrückt, dass ein Fahrzeug mit blauen Kontrollschildern neu nur noch Anhänger mit blauen, aber nicht mehr mit weissem Kontrollschildern ziehen darf. Die Neuerung bringt keine Verbesserungen für die Verkehrssicherheit, könnte aber zu Vollzugsproblemen führen. Ein Beispiel: Ein Motorwagen der Feuerwehr ist mit blauem Schild eingelöst und zur Brandbekämpfung sollte dringend noch ein Anhänger mit weissem Kontrollschild mitgeführt werden. Neu wäre dies nicht mehr möglich. Es wird die Beibehaltung der heutigen praxisorientierten Regelung beantragt.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo BL	Wie BL.
Kapo TG	Abs. 1: Neu darf an Fahrrädern nicht nur ein einachsiger sondern auch ein mehrachsiger Anhänger mitgeführt werden (s. E.3 S. 19). Art. 210 Abs. 3 VTS lässt jedoch darauf schliessen, dass an Fahrrädern nur ein <u>einachsiger</u> Anhänger mitgeführt werden darf, da die Anhängerachse hinter der Mitte der Ladefläche liegen muss. Dabei fehlt die bisherige Einschränkung des maximalen Betriebsgewichtes 80 kg gemäss Art. 69 Abs. 1 VRV. Dies ist für die Betriebs- und damit für die Verkehrssicherheit bedeutsam und dürfte im Zusammenhang mit den E-Bikes noch an Bedeutung gewinnen, da mit diesen Fahrzeugen das Ziehen von schwereren Anhängern möglich ist. Die Einschränkung für Anhänger an Gesellschaftswagen (Abs. 4 VRV) ist beizubehalten. Die Aufhebung würde Sachentransporte während der Nacht- und Sonntagsverboten erlauben.
Kapo ZH	Wie ZH.
Stapo Chur	Die Gewichtsbeschränkung von 80 kg bei Fahrrädern ist beizubehalten.
Stapo SG	Die Gewichtsbeschränkung von 80 kg bei Fahrrädern ist beizubehalten.
SSR	Abs. 2: Ist ein Landwirtschaftstraktor ein „Arbeitsmotorwagen“? (Definition in der VTS Art. 13?) Dann wäre ein gewerblicher Transport von Traktor mit Anhänger unzulässig, ebenso ein Ausflug mit Traktor und dem für Personen eingerichteten Brückenwagen. Hier wäre auf <u>Art. 38 und 39</u> hinzuweisen, die Transporte mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, die nicht der Bewirtschaftung eines landwirtschaftlichen Betriebes dienen, nur

	sehr restriktiv (zu restriktiv) behandeln.
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 2 Es muss festgehalten werden, dass nur Arbeitsanhänger (mit blauen Kontrollschildern) mitgeführt werden dürfen

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 14
BAV, sva FR, vif LU, SP Schweiz, asa, bfu, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.29 Sind Sie mit Art. 29 E-StBV einverstanden?

JA (44)

wovon Bund: 1 Kantone: 15 Übrige Stellen: 28

TG, SG, GL, SO, BS, BL, SH, LU, GR, NE, GE, NW, AR, SZ, VD,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, TCS, ACS, tpg, FREC, Centre Patronal, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo SG, Kapo SO,
Kapo TG, Kapo TI, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (9)

wovon Bund: Kantone: 5 Übrige Stellen: 4

OW	Es ist nicht klar, ob an zwei landwirtschaftlichen Anhängern auch noch ein Motormäher mit der entsprechenden Vorrichtung angehängt werden darf? Gilt der Motormäher als Anhänger oder nicht? Eine Präzisierung wäre sinnvoll.
JU	Al.1 let c : Maintenir la possibilité d'accrocher uniquement comme 3 ^e élément une machine de travail légère et préciser entre la ferme et les champs.
AG	Wir stimmen der neuen Einschränkung zu, dass auch bei landwirtschaftlichen Anhängerzügen die Zahl der Anhänger von heute drei (zwei Anhänger und zusätzlich ein unbeladener Anhänger oder ein leichter Arbeitsanhänger; vgl. Art. 68 Abs. 3 Satz 2 VRV) strikte auf zwei Anhänger beschränkt wird. Abs. 4 Gemäss Erläuterungen zu Abs. 4 gibt die neue Bestimmung bisheriges Recht wieder. Diese Bemerkung wird in der Konkordanzliste präzisiert mit dem Hinweis, "Obergrenze für Länge der Anhängerzüge wird etwas erhöht und in die Verordnung aufgenommen (bisher Weisung)". Gemeint ist offensichtlich das Kreisschreiben des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement vom 27. Juni 1974 betreffend Schausteller-Anhänger, wonach unter anderem "die Länge des Zuges samt Ladung keinesfalls 26 m übersteigen" soll. Im Kanton Aargau sind mehrere Zirkusunternehmen domiziliert. Das Strassenverkehrsamt hatte im Zusammenhang mit der Länge von Schaustellerzügen schon Anfragen zu behandeln. Es musste gestützt auf das erwähnte Kreisschreiben Fahrzeugkombinationen von mehr als 26 m Gesamtlänge ablehnen. Es wird ausdrücklich begrüsst, dass die Maximallänge im Sinne der Rechtssicherheit auf Verordnungsstufe normiert wird. Ebenso stimmen wir einer Erhöhung der Maximallänge zu. Wir erachten ein Plus von 4 m als ausreichend. Wäre die neue Regelung hier nicht vorgeschlagen worden, so hätten wir einen entsprechenden Antrag gestellt. Wir gehen davon aus, dass das ASTRA im Rahmen der Inkraftsetzung dieses Erlass auch die Ausserkraftsetzung des Kreisschreibens prüfen wird.
ZG	Zu Abs. 1 Bst. b, c und d: Es ist unklar, ob an zwei landwirtschaftlichen Anhängern auch noch ein Motormäher mit der entsprechenden Vorrichtung angehängt werden darf oder nicht. Hier drängt sich eine Präzisierung auf.
VS	Al.1 let c : Maintenir la possibilité d'accrocher uniquement comme 3 ^e élément une machine de travail légère et préciser entre la ferme et les champs.
Kapo OW	Es ist nicht klar, ob an zwei landwirtschaftlichen Anhängern auch noch ein Motormäher mit der entsprechenden Vorrichtung angehängt werden darf? Gilt der Motormäher als Anhänger oder nicht? Eine Präzisierung wäre sinnvoll.
strasse schweiz	Wir schlagen vor, Abs. 1 zu ergänzen: Wenn mehrere Anhänger mitgeführt werden, dann müssen die Bremsen den technischen Mindestanforderungen entsprechen. Zudem ist In Abs. 1 Bst. b der Begriff „einachsige“ zu streichen. Im Zuge der technischen Entwicklung sind heute Zentralachsanhänger zunehmend mit Mehrfachachsen (zwei- oder dreiachsige) im Einsatz – denn: Mehr Achsen bedeuten auch mehr Sicherheit.
FMS	Wie strasseschweiz.
AGVS	Wir schlagen vor, Abs 1 zu ergänzen: Wenn mehrere Anhänger mitgeführt werden, dann müssen die Bremsen den technischen Mindestanforderungen entsprechen. Zudem ist In Abs. 1 Bst. b der Begriff „einachsige“ zu streichen. Im Zuge der technischen Entwicklung sind heute Zentralachsanhänger zunehmend mit Mehrfachachsen (zwei- oder dreiachsige) im Einsatz, denn: Mehr Achsen bedeuten auch mehr Sicherheit.

	Abs. 4: Gemäss der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) gibt es keine Schaustelleranhänger. Wir regen daher folgende Formulierung an: „Anhänger, die von Schaustellern oder Zirkussen verwendet werden.“

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (15)			
wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 10 (1)
BE	Artikel 29 Absatz 4: Es mag gut und recht sein, die Entwicklung in den letzten Jahren in Sachen länger gewordene Fahrzeuge zu berücksichtigen und die Gesamtlänge auf 30 m festzusetzen. Auf der anderen Seite müsste aber auch die Entwicklung im Strassenbau berücksichtigt werden, die in den letzten Jahren viele neue Kreisel hervorgebracht hat. Damit die Kreisel befahren werden können, sind wir dafür, die Gesamtzuglängen für die Fahrzeugkombination (Zugfahrzeug/zwei Schaustelleranhänger) bei 26 m zu belassen.		
TI	Cfr. osservazioni al pto 3.28 In particolare si chiede di permettere la circolazione dei "trenini turistici" con tre rimorchi, a condizione che non venga superata la lunghezza massima del convoglio e che la sicurezza sia garantita.		
ZH	Die Möglichkeit im Sinne von Art. 68 Abs. 3 Satz 2 SSV, an landwirtschaftlichen Anhängerzügen einen zusätzlichen Anhänger (z.B. Motormäher) anzuhängen, sollte beibehalten werden. In der Praxis erwachsen daraus keine Probleme.		
ZG	Wie Ja mit Bemerkung.		
UR	Aus dem Text geht nicht genug hervor, ob ein landwirtschaftliches Gespann (Zugfahrzeug und zwei Anhänger) zusätzlich noch ein Motormäher ziehen darf.		
Schweiz. Bauernverband	La modification prévue à cet article proscriit l'attelage d'une troisième remorque ou d'une remorque vide. Or, cette situation se rencontre encore dans le milieu agricole. Il s'agit donc de maintenir l'exception telle qu'inscrite à l'art. 8 al. 3 de l'OCR : « pour les courses à caractère agricole, une remorque non chargée ou une remorque de travail légère peut être ajoutée au train routier agricole ». A l'al.1 let. b, la restriction d'utilisation de remorques industrielles à un essieu uniquement n'a pas de sens et ne se justifie pas. La mention du nombre d'essieu autorisé est à tracer.		
COCRBT	Al.1 let c : Maintenir la possibilité d'accrocher uniquement comme 3 ^e élément une machine de travail légère et préciser entre la ferme et les champs. (JU)		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo UR	Darf an einem landwirtschaftlichen Gespann (Zugfahrzeug und 2 Anhänger) zusätzlich noch ein Motormäher gezogen werden? Dies geht aus dem Text nicht genau hervor.		
Kapo ZG	Es ist nicht klar, ob an zwei landwirtschaftlichen Anhängern auch noch ein Motormäher mit der entsprechenden Vorrichtung angehängt werden darf? Dies ist noch ab und zu in ländlichen Regionen zu sehen. Gilt der Motormäher als Anhänger oder nicht? Für eine Präzisierung wären wir dankbar.		
Kapo ZH	Mit dem zusätzlichen Anhängen von Motormähern gab es bis anhin keine Probleme.		
SFV	Absatz 1: ergänzen, wenn mehrere Anhänger mitgeführt werden, müssen die Bremsen den technischen Mindestanforderungen entsprechen. Absatz 4: Es gibt keine Schaustelleranhänger gemäss VTS. Daher Anhänger, die von Schaustellern oder Zirkussen verwendet werden.		
SVLT	Zu Ziff. 1b: Der Begriff „ <i>einachsige</i> “ ist zu streichen. Begründung: Im Zuge der technischen Entwicklung sind heute Zentralachsanhänger zunehmend mit Mehrfachachsen (zwei- oder dreiachsig) im Einsatz. Mehr Achsen bringen mehr Sicherheit.		
BUL	Zu Ziff. 1b: Die Formulierung, dass gewerbliche Traktoren nur zwei einachsige Anhänger ziehen dürfen, ist absurd. → der Begriff einachsige ist zu streichen.		
SIK	Wie BUL. Die Landwirtschaft könnte mit der vorgeschlagenen Formulierung einen dritten leeren Anhänger oder Arbeitsanhänger nicht mehr mitführen. Diese Kombinationen kommen in der Praxis zwar nicht mehr oft vor, für eine Streichung ist es dennoch zu früh. (SVLT)		
Schärer Hans Ulrich	Wenn mehr als ein Anhänger mitgeführt werden darf, sollten technische Mindestanforderungen betreffend Betriebsbremsen erfüllt sein (Verkehrssicherheit geht immer vor)! Absatz 4 Was sind Schaustellanhänger. Ein Transportunternehmer kann Schaustellanhänger zum Transport einsetzen (Begriff umschreiben)		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (16)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 15
BAV, sva FR, vif LU, SP Schweiz, asa, bfu, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,		

3.30 Sind Sie mit Art. 30 E-StBV einverstanden?

JA (39)

wovon Bund: 1 Kantone: 14 Übrige Stellen: 24

SG, OW, GL, SO, TI, SH, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW,
Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Centre Patronal, AGVS, SVLT, Mobilitant.org,
KSPD, Kapo AG, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG,
Kapo SH,

JA mit Bemerkung (8)

wovon Bund: Kantone: 4 Übrige Stellen: 4

BS	Mit dieser Formulierung ist das Überführen und Abschleppen von nicht immatrikulierten Anhängern und Motorfahrzeugen verboten. Die Bestimmung ist diesbezüglich so eng gefasst, dass nur Fahrzeuge mit einer Panne (unvorhergesehene Beeinträchtigung, Funktionsstörung) abgeschleppt werden dürfen. Nach dem heutigen Praxisalltag besteht aber ein gewisses Bedürfnis auch Fahrzeuge, die nicht immatrikuliert sind, abschleppen zu können. Wir schlagen daher vor, die Bestimmung nicht nur für Pannenfahrzeuge zu formulieren.
JU	Al. 6 : Remplacer par "la longueur des dispositifs de remorquage n'excédera pas 8 mètres. S'il s'agit de dispositifs rigides, ils n'excéderont pas 5 mètres."
AG	Wir begrüßen die Absicht sehr, dass neu Fahrzeuge nur noch im Zusammenhang mit Pannen abgeschleppt werden dürfen. Dem "Abschleppen", welches nur zur Verschiebung von nicht immatrikulierten (und nicht versicherten) Fahrzeugen oder von nicht vorschriftsgemässen Fahrzeugen erfolgt, wird damit der längst fällige Riegel geschoben. Zusammen mit Art. 21 Abs. 4 E-StBV erfolgt damit eine erhebliche Einschränkung für "Hinterhof-Garagen", welche aber im Interesse der Verkehrssicherheit nur zu begrüßen ist. Leider fanden wir in den Erläuterungen zur vorliegenden Bestimmungen keine Ausführungen zu Art. 72 Abs. 1 Best. h VZV, wonach "geschleppte Motorfahrzeuge" weder Fahrzeugausweis noch Kontrollschilder benötigen. Wir gehen davon aus, dass diese VZV-Bestimmung im Sinne eines umfassenden Versicherungsschutzes unverändert bestehen bleiben soll, aber mit ihrem Belassen nicht eine Relativierung der neu vorgenommenen Einschränkung beabsichtigt ist. Sofern unsere Annahme falsch wäre müssten, so müssten wir den Antrag auf zusätzliche Überprüfung von Art. 72 Abs. 1 Best. h VZV stellen.
VS	Al. 6 : Remplacer "la longueur maximale d'une barre de remorquage sera de 5 m, celle d'une corde de 8 m" par "la longueur des dispositifs de remorquage n'excédera pas 8 mètres. S'il s'agit de dispositifs rigides, ils n'excéderont pas 5 mètres".
Kapo BS	Wie BS.
Schweiz. Städteverband	Art. 30 E-StBV wird mehrheitlich gutgeheissen. Eine Minderheit lehnt den Art. 30 E-StBV mit der Begründung ab, der Begriff der Fahrzeuge, die eine Panne haben müsste präzisiert werden. Was gilt für Fahrzeuge, die sich in Reparatur oder im Umbau befinden, insbesondere dann, wenn sie nicht immatrikuliert sind? Können diese Fahrzeuge neu nur noch aufgeladen werden?
TCS	al. 1, revoir traduction française
FREC	Nous trouvons le remorquage de motocycles extrêmement dangereux. Il serait préférable pour la sécurité routière de supprimer cette disposition.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (23)

wovon Bund: Kantone: 6 Übrige Stellen: 17 (1)

TG	Die geltende Regelung von Art. 72 Abs. 1 VRV ist beizubehalten, da das Abschleppen von Fahrzeugen bisher kein Verkehrssicherheitsproblem darstellte. Die Einschränkung, wonach nur ein Fahrzeug, welches von einer Führerin oder einem Führer mit Ausweis gelenkt wird, geschleppt werden darf, ist zu einschneidend. Dadurch können bei einer Panne keine Fahrzeuge mehr durch Abschleppen verschoben werden, ohne dass diese aufgeladen werden müssen.
----	--

BE	Abs. 2 Text ergänzen: ...oder einem Führer mit einem Ausweis der entsprechenden Fahrzeugkategorie gelenkt...
BL	Absatz 1 hält fest, dass nicht mehr als ein Motorfahrzeug ohne Anhänger im Pannenfall abgeschleppt werden darf. Die bisherige Bewilligungsmöglichkeit für das Abschleppen von zwei Fahrzeugen im Pannenfall entfällt. Diese Praxisänderung ist gerade im Pannenfall mit Sattelmotorfahrzeugen (Kombination Sattelschlepper mit Sattelanhänger, Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe i VTS) problematisch. Oftmals kann der Sattelanhänger nicht abgekoppelt werden und muss bis zur nächstmöglichen Abstellmöglichkeit (auf Hochleistungsstrassen nächste Ausfahrt) abgeschleppt werden. Dieser Aspekt ist zwingend zu berücksichtigen, weil dies in der Praxis oftmals anders gar nicht möglich ist. Formulierungsvorschlag: Geeignete Motorfahrzeuge dürfen höchstens ein anderes Motorfahrzeug, das eine Panne hat, ohne Anhänger abschleppen, Ausnahmen für Sattelmotorfahrzeugen auf Autobahnen sind möglich.
ZH	Zum Titel: Änderung "Schleppen von Fahrzeugen". Abs.1: Die bisherige Regelung von Art. 72 Abs. 1 VRV ist beizubehalten, sodass auch andere Fahrzeuge abgeschleppt werden können. Der Begriff des Pannenfahrzeugs ist zu eng gefasst.
LU	Abs. 1: In Notsituationen muss auch das Schleppen von Fahrzeugen mit einem Anhänger bis zur nächsten Ausfahrt möglich sein (Sattelmotorfahrzeuge / Anhängerzüge), sofern die rasche Räumung der Verkehrssicherheit dient.
AR	Die bisherige Regelung Art. 72 Abs. 2 ist beizubehalten, das Abschleppen von Fahrzeugen war bisher kein Verkehrssicherheitsproblem.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.
Schweiz. Bauernv erband	L'autorisation de remorquer uniquement des véhicules en panne implique qu'un agriculteur ne peut plus transporter, par exemple, une motofaucheuse derrière un tracteur ou derrière une autochargeuse. Dans la pratique, cette situation est courante, les motofaucheuses étant souvent équipées d'un système permettant l'attelage directement au tracteur. Ceci évite des trajets inutiles à l'agriculteur, une dépense de carburant et des émissions de gaz à effet de serre. De plus, de tels trajets s'effectuent généralement sur de courtes distances - entre deux champs par exemple - et sur des dessertes agricoles ou des dessertes à faible densité de trafic. Une exception doit donc être faite pour le remorquage de véhicules agricoles conformément équipés.
COCRBT	Al. 6 : Remplacer par : la longueur des dispositifs de remorquage n'excédera pas 8 mètres. S'il s'agit de dispositifs rigides, ils n'excéderont pas 5 mètres.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo BL	Wie BL.
Kapo TG	Die Einschränkung, dass nur ein Fahrzeug, das eine Panne hat, geschleppt werden darf, ist zu einschneidend. Dadurch können keine Fahrzeuge mehr durch Abschleppen, die keine Panne haben, verschoben werden, ohne diese aufladen zu müssen. Die bisherige Regelung Art. 72 Abs. 1 VRV ist beizubehalten. Das Abschleppen von Fahrzeugen war bisher kein Verkehrssicherheitsproblem.
Kapo ZH	Wie ZH.
Stapo Chur	Die bisherige Regelung Art. 72, Abs. 2 ist beizubehalten, das Abschleppen von Fahrzeugen war bisher kein Verkehrssicherheitsproblem.
Stapo SG	Die bisherige Regelung Art. 72, Abs. 2 ist beizubehalten, das Abschleppen von Fahrzeugen war bisher kein Verkehrssicherheitsproblem.
Stapo Winterth ur	Der Begriff der Fahrzeuge, die eine Panne haben müsste präzisiert werden. Was gilt für Fahrzeuge, die sich in Reparatur oder im Umbau befinden, insbesondere dann, wenn sie nicht immatrikuliert sind? Können diese Fahrzeuge neu nur noch aufgeladen werden?
bfu	Da das Liegenbleiben eines Fahrzeugs wegen Benzinmangels wohl eine der häufigsten Arten des Stehenbleibens ist, erscheint die Definition der Panne als "unvorhergesehene Funktionsbeeinträchtigung eines Fahrzeugs infolge eines technischen Defekts", der wohl den Benzinmangel ausschliesst, nicht sinnvoll. Die Definition der Panne sollte überdacht werden. Ansonsten dürfte ja bei Benzinmangel nicht abgeschleppt werden.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
BUL	Wenn Motorfahrzeuge nur noch geschleppt werden dürfen, wenn sie eine Panne haben, kann der Landwirt den Motormäher nicht mehr mit dem Traktor oder hinter dem Ladewagen mitführen. Auch im Zusammenhang mit Oldtimerveranstaltungen kann es Sinn machen, Fahrzeuge zu schleppen.
SIK	Wie BUL.
IGBF	Um Fahrbahnen rasch räumen zu können sowie aus Sicherheitsgründen sollten, zumindest für kurze Strecken, auch Motorwagen mit Anhänger abgeschleppt werden dürfen, zumal es gerade bei Sattelmotorfahrzeugen technisch bedingt nicht immer möglich ist, abzukuppeln (z.B. Sattelmotorfahrzeuge, die als eine Einheit eingelöst sind und daher keine Abstellstützen mitführen).

Schärer Hans- Ulrich	Absatz 6 „Auffällig kennzeichnen“ Wie soll diese Kennzeichnung aussehen!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.31 Sind Sie mit Art. 31 E-StBV einverstanden?

JA (42)

wovon	Bund: 1	Kantone: 14	Übrige Stellen: 27
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, LU, AG, GR, GE, SZ, Stadt Bern, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, BUL, SIK, IGBF, KSPD, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (11)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 7
JU	Supprimer la possibilité aux cyclistes de tenir un chien en laisse sur la voie publique.		
NE	Al. 1 : Supprimer l'autorisation aux cyclistes de tenir un chien en laisse, même sur les routes peu fréquentées.		
NW	Einen Hund an der Leine zu führen ist äusserst gefährlich und behindert das Fahren sowie die Zeichengebung. Dies gilt auch auf schwach befahrenen Strassen. Im Sinne der Verkehrssicherheit soll dies nicht erlaubt werden.		
VD	Supprimer la possibilité de tenir un chien en laisse sur la voie publique.		
Kapo TG	Art. 31, Abs. 1: „An der Leine führen“ streichen. Neu: Mit der gebotenen Vorsicht einen Hund an einer entsprechenden Sicherheitsvorrichtung (Beispiel „Springer“) führen.		
Kapo NW	Ein Hund an der Leine zu führen ist äusserst gefährlich und behindert das Fahren sowie die Zeichengebung. Dies gilt auch auf schwach befahrenen Strassen. Im Sinne der Verkehrssicherheit soll dies nicht erlaubt werden.		
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.		
bfu	In der Tat kann es beim Mitführen von Hunden an der Leine durch Radfahrer Unfälle geben. Seit 1992 gab es 128 schwerverletzte und sechs getötete Velofahrer, die bei einer Kollision mit einem Haustier zu Schaden kamen. Dabei ist nicht bekannt, ob es ein Hund oder ein anderes Haustier war und auch nicht, ob es der eigene oder ein anderer Hund war. Von daher scheint es kein Unfallschwerpunkt zu sein und die Beibehaltung dieser Bestimmung ist vertretbar.		
Pro Velo Schweiz	Dass die Möglichkeit, mit Velos Hunde mitzuführen, beibehalten wird, begrüssen wir ausdrücklich.		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (17)

wovon	Bund:	Kantone: 6	Übrige Stellen: 11 (1)
ZH	Wir beantragen die Streichung des zweiten Satzes "Radfahrer- und Radfahrerinnen über 16...". Begründung: Tiere sind unberechenbar.		
SH	Abs. 1: Gemäss unserer Auffassung müsste es „...auf schwach befahrenen Nebenstrassen“ ... heissen, zumal auch mit FäG nur auf solchen gefahren werden darf.		
ZG	Aus Gründen der Verkehrssicherheit lehnen wir die Regelung ab, wonach Radfahrerinnen und Radfahrer einen Hund an der Leine führen dürfen. Damit ist beispielsweise die in Art. 39 Abs. 1 SVG vorgeschriebene Pflicht, jede Richtungsänderung mit deutlichem Handzeichen bekanntzugeben, nicht gewährleistet. Antrag: Abs. 1 Satz 2 ist zu streichen.		

UR	Die Regelung, wonach Radfahrende einen Hund an der Leine führen dürfen (bisheriges Recht) sehen wir als sehr problematisch an. Aus Gründen der Verkehrssicherheit setzen wir hier ein grosses Fragezeichen. Die Praxis zeigt, dass Personen, welche auf diese Art einen Hund führen, praktisch nicht in der Lage sind, die erforderliche Zeichengabe (Einspuren, Abbiegen usw.) auszuführen. Je nach Leinenlänge kommt es auch während des Fahrradfahrens mit einem Hund immer wieder zu gefährlichen Situationen (Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmenden). Dies etwa, wenn ein Hund durch ein anderes Tier abgelenkt wird und dann unkontrolliert und vehement losspringt. Grundsätzlich müsste ein Hund immer auf der vom Verkehr abgewandten Seite geführt werden.
AR	Art. 31 Abs. 1: „An der Leine führen“ streichen. Neu: Mit der gebotenen Vorsicht einen Hund an einer entsprechenden Sicherheitsvorrichtung (Beispiel „Springer“) führen.
VS	Supprimer la possibilité donnée aux cyclistes de tenir un chien en laisse sur la voie publique.
COCRBT	Supprimer la possibilité aux cyclistes de tenir un chien en laisse sur la voie publique.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo UR	Die Regelung, wonach Radfahrende einen Hund an der Leine führen dürfen (bisheriges Recht) sehen wir als sehr problematisch an. Aus Gründen der Verkehrssicherheit setzen wir hier ein grosses Fragezeichen. Uns fällt auf, dass Leute, die einen Hund so "Gassi führen", praktisch nicht in der Lage sind, die erforderliche Zeichengabe (Einspuren, Abbiegen etc.) auszuführen. Je nach Leinenlänge kommt es auch während des Fahrradfahrens mit einem Hund immer wieder zu gefährlichen Situationen (Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer). Etwa, wenn ein Hund durch ein anderes Tier abgelenkt wird und dann unkontrolliert und vehement losspringt. Grundsätzlich müsste ein Hund immer auf der vom Verkehr abgewandten Seite geführt werden.
Kapo ZG	Mit der Regelung, als Radfahrer einen Hund an der Leine zu führen, können wir uns aus Verkehrssicherheitsgründen nicht anfreunden. Wie ist z.B. die in Art. 35 Abs 1 vorgeschriebene Zeichengabe zu gewährleisten? Wie muss ein Hund in der Dunkelheit beleuchtet sein? usw.
Kapo ZH	Wie ZH.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Art. 31, Abs. 1: „An der Leine führen“ streichen. Neu: Mit der gebotenen Vorsicht einen Hund an einer entsprechenden Sicherheitsvorrichtung (Beispiel „Springer“) führen. (Der Vorschlag der Norm ist zu wenig bestimmt. Was heisst mit gebotener Vorsicht? Wird ein Vorrichtung vorgeschrieben, müsst diese in einer Norm umschrieben werden. Siehe Anhänger Fahrräder)
Stapo SG	Art. 31, Abs. 1: „An der Leine führen“ streichen. Neu: Mit der gebotenen Vorsicht einen Hund an einer entsprechenden Sicherheitsvorrichtung (Beispiel „Springer“) führen.
SFV	Absatz 1: Radfahrerinnen und Radfahrer über 16 Jahre dürfen auf schwach befahrenen Strassen mit der gebotenen Vorsicht einen Hund an der Leine führen. Diesen Satz entfernen, es kann nicht sein, dass Radfahrer Hunde an der Leine führen dürfen. Hinweis: Erfordernisse der Tierschutzgesetzgebung beachten.
Mobilant.org	Cet article semble extrême et ne laisse aucune marge. Il serait préférable d'avoir un article ouvert : Dans les cas de déplacements non prévus dans cette ordonnance par ou à l'aide de véhicules, il est obligatoire d'assurer la sécurité des passagers et des autres usagers....
Schärer Hans-Ulrich	Absatz 1 Letzter Satz ist zu streichen. Es sollte generell das Führen von Hunden an der Leine mit einem Fahrrad verboten werden. Das telefonieren während der Fahrt ist auch verboten! Absatz 2 b Aber sicher nicht auf öffentlichen Strassen (wie lange müssen die Zugseile und wie muss der „Gezogene“ gekennzeichnet sein)

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 11

BAV,
sva FR, vif LU,
asa, VCS, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,
Stapo ZH,

3.32 Sind Sie mit Art. 32 E-StBV einverstanden?

JA (40)

wovon	Bund: 1	Kantone: 14	Übrige Stellen: 25
SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, SH, ZG, GE, UR, NW, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, TCS, ACS, tpg, FREC, Centre Patronal, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (12)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 10
JU	Al. 4 : Les chargements... doivent être bâchés ou transportés dans des containers ou remorques fermées. Supprimer l'exception pour les vhcs 40 km/h.		
NE	Al 4 : Les changements ... doivent être bâchés ou transportés dans des containers ou remorques fermées. Supprimer l'exception pour les véhicules 40 km/h.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
ASTAG	In Bezug auf die Ladungssicherung (Sicherungseinrichtungen wie Schienen, Anschlagpunkte etc.) existiert auf rechtlicher Ebene ein Manko. Wir regen an, für die Zukunft ein griffigeres Normensystem zu entwickeln, z. B. in der Art „Die Ladung ist gemäss dem aktuellen Stand der Technik zu sichern (EN-, SN-Normen etc.)...“. Da aber eine solche präziser gefasste Ladungssicherungsregulierung den Rahmen der vorliegenden Revision sprengt, empfehlen wir, dies zu einem späteren Zeitpunkt in Angriff zu nehmen.		
bfu	Grundsätzlich sind wir einverstanden. Eventuell könnte der etwas unscharfe Begriff "geeigneter Lastenträger" in Art. 32 Abs. 1 E-StBV nach Gewicht spezifiziert werden.		
strasse schweiz	In Bezug auf die Ladungssicherung (Sicherungseinrichtungen wie Schienen, Anschlagpunkte, etc.) existiert auf rechtlicher Ebene ein Manko. Wir regen daher an, in Zukunft ein griffigeres Normensystem zu entwickeln, die z.B. dem Grundsatz „Die Ladung ist gemäss dem aktuellen Stand der Technik zu sichern (EN-, SN Normen, etc.)...“ folgt. Da aber eine solche präziser gefasste Ladungssicherungsregulierung den Rahmen der vorliegenden Revision sprengen würde, empfehlen wir, dies zu einem späteren Zeitpunkt in Angriff zu nehmen.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
AGVS	In Bezug auf die Ladungssicherung (Sicherungseinrichtungen wie Schienen, Anschlagpunkte, etc.) existiert auf rechtlicher Ebene ein Manko. Wir regen daher an, in Zukunft ein griffigeres Normensystem zu entwickeln, die z.B. dem Grundsatz „Die Ladung ist gemäss dem aktuellen Stand der Technik zu sichern (EN-, SN Normen, etc.)...“ folgt. Da aber eine solche präziser gefasste Ladungssicherungsregulierung den Rahmen der vorliegenden Revision sprengen würde, empfehlen wir, dies zu einem späteren Zeitpunkt in Angriff zu nehmen.		
SVLT	Dass Ladung nun auch auf geeigneten Lastenträgern transportiert werden kann, ist eine zeitgemässe Ergänzung.		
BUL	Dass Ladung nun auch auf geeigneten Lastenträgern transportiert werden kann, begrüssen wir als eine zeitgemässe Ergänzung.		
SIK	Wie BUL.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (17)			
wovon	Bund:	Kantone: 8	Übrige Stellen: 9 (1)
TG	Anderungsvorschlag zu Art. 32 Abs. 1 letzter Satz E-StBV: Die kantonale Behörde bestimmt die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen.		
ZH	Zu Abs. 1: Ergänztender Hinweis: Verweis auf die anerkannten Regeln der Technik (VDI-Norm oder EN-Norm). Die in Abs. 4 vorgesehene Ausnahme für Fahrzeuge bis 40 km/h ist zu streichen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte hier auf Ausnahmen verzichtet werden.		
LU	Abs. 4: Immer häufiger werden landwirtschaftliche Güter mit (grossen) Traktoren bis 40 km/h transportiert. Diese verursachen oftmals massive Verschmutzungen und Belästigungen durch abgewehrte Ladungen (Stroh / Heu / Sägemehl, Holzspäne, usw.). Die Kategorie bis 40 km/h darf deshalb nicht explizit ausgeschlossen werden.		
AG	Wir begrüssen die neuen Formulierungen und Präzisierungen, hätten aber einen ergänzenden Vorschlag zu Abs. 1 letzter Satz, zumal die Behörde nur Auflagen verfügen kann, die Einhaltung der Auflagen, also das eigentliche Treffen der Sicherheitsmassnahmen, aber Sache der Führerin oder des Führers ist (vgl. auch Ziff. 3.17). Antrag: Sie verfügt die nötigen Auflagen		
GR	Zu Art. 32 Abs. 1 E-StBV: Die eigentliche Sicherung der Ladung ist nicht erwähnt.		
AR	Art. 32 Abs. 4: Satz „Dies gilt nicht für Fahrzeuge“ streichen.		
SZ	Ladungssicherung vorschreiben Letzter Satz des Art. 32 Abs. 4: Ausnahme für Fahrzeuge bis 40 km/h streichen		
VS	Al. 4 : "Les chargements... doivent être bâchés ou transportés dans des containers ou remorques fermées." Supprimer l'exception pour les vhcs 40 km/h		
COCRB	Al. 4 : Les chargements... doivent être bâchés ou transportés dans des containers ou remorques fermées. Supprimer l'exception pour les vhcs 40 km/h (NE)		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Kapo GR	In Abs. 1 ist nur die Ladungsmöglichkeit, jedoch nicht die eigentliche Sicherung der Ladung erwähnt. Zudem reicht die Umschreibung „nicht leicht abgewehrt werden“ von Abs. 4 nicht aus für den Vollzug. Eine klare und eindeutige Formulierung ist zwingend notwendig. Dabei sind die VDI-Richtlinien hilfreich.		
Kapo TG	Abs. 1, letzter Satz: Die kantonale Behörde <u>bestimmt</u> die erforderlichen Sicherheitsmassnahmen.		
Kapo ZH	Wie ZH.		
Stapo Chur	Art, 32, Abs. 4: Satz „Dies gilt nicht für Fahrzeuge“ streichen.		
Stapo SG	Art, 32, Abs. 4: Satz „Dies gilt nicht für Fahrzeuge“ streichen.		
SFV	Die Ladung ist gemäss "aktuellem Stand der Technik" europäischen Normen (EN) bzw. Schweizer Normen (sn) zu sichern. Besonders: Auch die VTS muss entsprechend angepasst werden. Fahrzeugaufbauten müssen nach EN bzw. sn aufgebaut werden und mit genügend belastbaren Anschlagpunkten, Sicherungsschienen u.s.w. ausgerüstet sein. Es kann und darf doch nicht sein, dass nach wie vor Nutzfahrzeuge zugelassen werden, deren Aufbau über keine oder nicht der Nutzlast entsprechende Sicherungsmöglichkeiten verfügen. Beispiel: In der CH kann ein Nutzfahrzeug ohne ein Sicherungspunkt (Sattelanhänger mit 13,5 m Länge und 20 Tonnen Nutzlast) zugelassen werden. Absatz 4: Geschwindigkeit 40km/h entfernen. Auch bei langsam fahrenden Fahrzeugen können leichte Ladungsteile abgewehrt werden.		
Schärer Hans-Ulrich	Dass in der Schweiz betreffend Ladungssicherungsvorschriften ein ganz grosses „Manko“ besteht ist bekannt. Betreffend vorgeschriebenen Sicherungseinrichtungen an Fahrzeugaufbauten muss die VTS umgehend angepasst werden. Es kann doch nicht sein, dass Ladungssicherung gesetzlich vorgeschrieben wird, jedoch betreffend Sicherungseinrichtungen kein „Buchstabe“ festgeschrieben ist (siehe EU- Vorschriften). Bei diesbezüglichen bestehenden Aufbau- und Sicherungspunktvorschriften (EN und sn) reicht die Vorschrift; „ Die Ladung ist gemäss dem aktuellem Stand der Technik (siehe EN) zu sichern “. Absatz 4 Warum gilt die Vorschrift nicht auch für Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h? Auch mit einer Höchstgeschwindigkeit 40 km/h wird nicht abgedecktes Ladegut abgewehrt (Transport von Stroh/Heu etc. zwischen Feld und Hof). Bekannt ist, dass mit		

	Motorfahrzeugen Höchstgeschwindigkeit 40 km/h auch längere Transporte ausgeführt werden, warum soll in diesen Fällen eine Ausnahme gemacht werden gegenüber einem „legalen“ Transport (Landwirtschaft hat andere Gesetze)!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.33 Sind Sie mit Art. 33 E-StBV einverstanden?

JA (61)

wovon	Bund: 1	Kantone: 24	Übrige Stellen: 36
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, SFV, TCS, ACS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Centre Patronal, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 5
Schweiz. Gewer- bever- band	Wie ASTAG.		
ASTAG	Absatz 4: Ein „altes“ Anliegen der ASTAG, das immer wieder zu Schwierigkeiten führt, betrifft den hinteren Ladungsüberhang bei vielachsigen, gelenkten Anhängern für Ausnahmetransporte. Es sollte deshalb folgende Ergänzung gemacht werden: „Bei Ausnahmefahrzeugen und -anhängern mit mehr als drei Achsen: Messung ab Fahrzeugende, maximal 2,00 m nach hinten“.		
strasse schweiz	Ein „altes“ Anliegen der Transportbranche, das immer wieder zu Schwierigkeiten führt, betrifft den hinteren Ladungsüberhang bei vielachsigen, gelenkten Anhängern für Ausnahmetransporte. Es sollte deshalb in Abs. 4 folgende Ergänzung vorgenommen werden: „Bei Ausnahmefahrzeugen und -anhängern mit mehr als drei Achsen: Messung ab Fahrzeugende, maximal 2,00 m nach hinten.“		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Ein „altes“ Anliegen der Transportbranche, das immer wieder zu Schwierigkeiten führt, betrifft den hinteren Ladungsüberhang bei vielachsigen, gelenkten Anhängern für Ausnahmetransporte. Es sollte deshalb in Abs. 4 folgende Ergänzung vorgenommen werden: „Bei Ausnahmefahrzeugen und -anhängern mit mehr als drei Achsen: Messung ab Fahrzeugende, maximal 2,00 Meter nach hinten.“		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3 (1)
SVLT	Schneeräumgeräte sind Zusatzgeräte und werden hier plötzlich unter Ladung aufgeführt. Antrag: Titel Art.33. kürzen: Anordnung und Abmessungen der Ladung		
BUL	Schneeräumgeräte sind Anbaugeräte und werden hier plötzlich unter Ladung aufgeführt.		
SIK	Wie BUL.		
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 3 c Auch hier sollte die maximale Breite von 2,55 m festgeschrieben sein (wie in Abschnitt b, Transporte von losem Heu und Stroh gehören der Vergangenheit an, heute sind es Stroh- oder Heuballen oder in grösserer Form, Stroh- oder Heurundballen)		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

Stapo ZH,

3.34 Sind Sie mit Art. 34 E-StBV einverstanden?

JA (46)

wovon	Bund: 1	Kantone: 17	Übrige Stellen: 28
OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, tpg, FREC, Centre Patronal, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 3
AG	Wir haben nichts zu bemerken zu Art. 34 E-StBV, welcher Art. 74 VRV (Tiertransport) ersetzen soll, sondern zu Art. 75 VRV. Die Bemerkung erfolgt aufgrund der Systematik der VRV an dieser Stelle. In Art. 75 VRV ist heute der <u>Leichtentransport</u> geregelt. Diese Bestimmung soll wegen fehlenden Regelungsbedarfs ersatzlos gestrichen werden (vgl. Konkordanztabelle II). Wir sind der Auffassung, dass auch in Zukunft für Leichtentransporte grundsätzlich nur Motorfahrzeuge verwendet werden dürfen, die dafür besonders eingerichtet sind beziehungsweise eine würdige und sanitär einwandfreie Durchführung des Transports gewährleisten. In diesem Sinne stellen wir Antrag: Aufnahme des geltenden Art. 75 VRV in die E-StBV an geeigneter Stelle.		
SZ	Verschärfung gegenüber der bisherigen Regelung.		
strasse schweiz	Der Tiertransport wird durch die Vorgaben des Tierschutzgesetzes stark beeinflusst. Diese Vorgaben sind in jedem Fall einzuhalten. Durch das Weglassen des Begriffes „regelmässigen“ im Zusammenhang mit dem Transport sind nun aber auch die nicht gewerblichen, bäuerlichen Tiertransporte betroffen. Wir schlagen deshalb vor, den Begriff „regelmässigen“ wieder einzufügen oder allenfalls sogar die bisherige Formulierung (Art. 74 VRV Abs. 2) zu übernehmen.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Der Tiertransport wird durch die Vorgaben des Tierschutzgesetzes stark beeinflusst. Diese Vorgaben sind in jedem Fall einzuhalten. Durch das Weglassen des Begriffes „regelmässigen“ im Zusammenhang mit dem Transport sind nun aber auch die nicht gewerblichen, bäuerlichen Tiertransporte betroffen. Wir schlagen deshalb vor, den Begriff „regelmässigen“ wieder einzufügen oder allenfalls sogar die bisherige Formulierung (Art. 74 VRV Abs. 2) zu übernehmen.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (16)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 11
TG	Die Bestimmung von Art. 74 Abs. 2 VRV ist beizubehalten. Sie stellt lediglich <u>regelmässige</u> Transporte von Klautieren unter diese Bestimmung. In Art. 34 E-StBV werden alle Transporte von Klautieren dieser Bestimmungen unterstellt. Dadurch sind gelegentliche Transporte durch Landwirte und Private nicht mehr möglich. Es können nur noch immatrikulierte Fahrzeuge mit Eintrag im Ausweis verwendet werden. Auch Art. 93 VTS bezieht sich auf regelmässige Transporte von Tieren.		
SG	Die Marginalie und der Gesetzestext wären zu ändern, falls diese Bestimmung auch bei Tieren gelten soll, die keine Klautiere sind (wie z.B. Pferde).		
SH	Der Begriff „Klautieren“ ist zu spezifisch gefasst. Die Einhufer sind nicht eingeschlossen. Im Weiteren gibt es für den Transport von Tieren Ausnahmen (gelegentlicher Transport mit landw. Fahrzeugen).		
LU	Unseres Erachtens ist diese Verschärfung nicht angebracht.		
AR	Der heutige Art. 74 VRV ist beizubehalten.		
Schweiz. Bauernv erband	Il y a lieu de différencier les transports réguliers qui sont généralement commerciaux et qui répondent ainsi à des critères spécifiques des transports occasionnels qu'un agriculteur peut être amené à faire. L'Union Suisse des Paysans (USP) s'oppose à toute restriction au		

	niveau du transport des animaux à onglons.
SVLT	Der Tiertransport wird durch die Vorgaben des Tierschutzgesetzes beeinflusst. Diese sind in jedem Fall strikte einzuhalten. Wir verwehren uns dagegen, dass Tiertransporte nur noch mit Fahrzeugen gemacht werden dürfen, wenn sie einen entsprechenden Eintrag im Ausweis haben. Durch das Weglassen des Begriffes „regelmässig“ sind auch die nicht gewerblichen, bäuerlichen Tiertransporte betroffen. Dies Neuerung ist unverhältnismässig. Antrag: Der Begriff „regelmässig“ ist einzufügen. Eventualantrag: Bisherige Formulierungen (Art.74 VRV Absatz 1 +2) übernehmen.
BUL	Bei den Tiertransporten muss weiterhin unterschieden werden zwischen „regelmässigen, bzw. gewerblichen“ und „gelegentlichen, bzw. bäuerlichen“ Transportfahrzeugen. Durch das Weglassen des Begriffes „regelmässig“ sind auch die nicht gewerblichen, bäuerlichen Tiertransporte betroffen. Der Begriff „regelmässig“ ist deshalb beizubehalten. Nicht jedes Fahrzeug (Anhänger) zum Tiertransport muss einen (Fahrzeug-)Ausweis aufweisen. Die Normen der TSchG sind in jedem Fall einzuhalten.
SIK	Wie BUL.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo SG	Der Begriff Klauentier ist zu absolut gefasst. Was ist mit z.B. Pferden etc.?
Kapo TG	Die Bestimmung nach Art. 74 Abs. 2 VRV ist beizubehalten. Sie stellt lediglich <u>regelmässige</u> Transporte von Klauentiere unter diese Bestimmung. Im Art. 34 E-StBV werden alle Transporte von Klauentieren unter diese Bestimmungen gestellt. Dadurch sind gelegentliche Transporte durch Landwirte und Private nicht mehr möglich. Es können nur noch immatrikulierte Fahrzeuge mit Eintrag im Ausweis verwendet werden. Auch Art. 93 VTS bezieht sich ebenfalls auf regelmässige Transporte von Tieren.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Der heutige Art. 74 VRV ist beizubehalten.
Stapo SG	Der heutige Art. 74 VRV ist beizubehalten.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (16)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 15
BAV, sva FR, vif LU, SP Schweiz, asa, bfu, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.35 Sind Sie mit Art. 35 E-StBV einverstanden?

JA (57)

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 37
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, Centre Patronal, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 4
JU	Al. 2 : remplacer « etc. » par dispositifs similaires.		
NE	Al. 2 : remplacer "etc." par dispositifs similaires.		
VD	Remplacer "etc" par dispositif similaire".		
VS	Al.2 : remplacer "etc." par "dispositifs appropriés".		
bfu	Zu Art. 35 Abs. 2 E-StBV: In der Beratungstätigkeit stellt sich auch immer wieder die Frage, wie Tiere (z.B. Hunde und Katzen) in Autos befördert werden müssen. Die Art. 30 und 31 SVG liefern dazu nur generelle Hinweise. Wir regen an, auch diese Frage einmal näher auf Verordnungsebene zu klären.		
Pro Velo Schweiz	Die Vereinfachung für Anhänger begrüßen wir.		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 3
SH	Abs. 3: Der Überhang nach hinten ist nicht mehr explizit aufgeführt.		
COCRBT	Al.2 : remplacer « etc. » par dispositifs similaires.		
Kapo SH	Wie SH.		
Abt. N Bereich VM	Es gibt keine Breitenbeschränkung von beladenen Motorrädern bzw. Motorrädern mit Seitenkoffer. Ist dies beabsichtigt?		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 13
BAV, sva FR, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, ASTAG, asa, VCS, VöV, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, AGVS, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.36 Sind Sie mit Art. 36 E-StBV einverstanden?

JA (53)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 31
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, Centre Patronal, AGVS, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Kapo TG	Art. 36, Abs. 1: Ergänzen mit „... und Fahrzeuge der Polizei“.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (13)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 10 (1)
BL	Absatz 1: Das Mitführen von weiteren Ladungsgegenständen wie Signalisationsmaterial, Ölbinde etc. muss für die Polizei und die Strassenunterhaltsdienste im Ereignisfall gewährleistet sein. Deshalb ist diese Entwurfsbestimmung wie folgt zu ergänzen: <i>“... dies gilt nicht für Fahrzeuge der Feuerwehr, der Polizei, und des Zivilschutzes und des Strassenunterhaltsdienstes;...”</i> .		
AG	Zu Abs. 1 sei vorab verwiesen auf die Bemerkungen unter Ziff. 3.28. Hier ist darzulegen, dass die vorgeschlagene einschränkende Übernahme des geltenden Art. 77 Abs. 1 ("Arbeitsmotorwagen und ihren Anhängern"; neu "Arbeitsmotorwagen und Arbeitsanhängern" nicht praxisgerecht ist und zu stossenden Ergebnissen führen würde, welche letztlich gar nicht durchgesetzt und vollzogen werden könnten. Ein praktisches Beispiel aus der Privatwirtschaft soll dies illustrieren: Ein Motorwagen mit integriertem Kran ist ein Arbeitsmotorwagen mit blauem Kontrollschild. Wenn dieser Kran aufgestellt werden soll, wird mit dem Arbeitsmotorwagen zum Standort gefahren. Zum Aufstellen und zur Inbetriebnahme des Krans sind Gewichte notwendig. Diese Gewichte werden bei der Fahrt zum Standort in einen Anhänger verladen, welcher vom Arbeitsmotorwagen gezogen wird. Nach geltendem Recht erfüllt der Anhänger das oben zitierte Kriterium gemäss geltendem Art. 77 Abs. 1 VRV völlig unabhängig davon, ob er als Sachentransportanhänger oder als Arbeitsanhänger immatrikuliert ist, also unabhängig davon, ob sein Kontrollschild blau oder weiss ist. Nach der vorgeschlagenen Konzeption von Art. 28 Abs. 2 und Art. 36 Abs. 1 VRV und gemäss den entsprechenden Erläuterungen soll es aber neu so sein, dass ein Motorfahrzeug mit einem blauen Kontrollschild nur noch Anhänger mit blauen Kontrollschildern ziehen darf. Das würde also in unserem Beispiel konkret bedeuten, dass der Unternehmer gemäss Vorschlag des Bundes für diesen Transport seinen mit weissen Kontrollschildern immatrikulierten Anhänger exmatrikulieren und mit blauen Kontrollschilder wieder immatrikulieren müsste, nach durchgeführtem Transport wieder eine Ex- und Immatrikulation (von blau auf weiss) vornehmen müsste, um anschliessend seinen Anhänger wieder als Sachentransportanhänger einsetzen zu können. Das macht keinen Sinn. Aus dem Bereich der öffentlichen Sicherheit (Feuerwehr) könnten analoge Beispiele angeführt werden. Fazit: Die vorgeschlagene neue Lösung, wonach mit Motorwagen mit blauen Schildern nur Anhänger mit Schildern gleicher Farbe gezogen werden dürfen, würde zu unsinnigem und kaum vollziehbarem zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Privatindustrie, die Feuerwehren usw. führen. Sie darf nicht umgesetzt werden. Die bisherige Regelung muss beibehalten werden. <u>Antrag:</u>		

	Absolut unveränderte, wortwörtliche Übernahme von Art. 77 Abs. 1 VRV als neuen Art. 36 Abs. 1 Weiter verweisen wir auf den Antrag unter Ziff. 3.28
AR	Art. 36 Abs. 1: Ergänzen mit „... und Fahrzeuge der Polizei“.
Schweiz. Bauernverband	Une exception doit être accordée (disposition transitoire) pour les pompes à traiter dont la largeur dépasse 2.55 m, ceci en attendant que ces outils puissent être légalisés et fournir ainsi les preuves de conformité au niveau de la sécurité.
IKST	Im Rahmen der Revision wird vorgeschlagen, dass mit Arbeitsmotorwagen neu nur noch Arbeitsanhänger gezogen werden dürfen, oder anders ausgedrückt, dass ein Fahrzeug mit blauen Kontrollschildern neu nur noch Anhänger mit blauen, aber nicht mehr mit weissem Kontrollschildern ziehen darf. Die Neuerung bringt keine Verbesserungen für die Verkehrssicherheit, könnte aber zu Vollzugsproblemen führen. Ein Beispiel: Ein Motorwagen der Feuerwehr ist mit blauem Schild eingelöst und zur Brandbekämpfung sollte dringend noch ein Anhänger mit weissem Kontrollschild mitgeführt werden. Neu wäre dies nicht mehr möglich. Es wird die Beibehaltung der heutigen praxisorientierten Regelung beantragt.
SVLT	Antrag: Ergänzung zu Art. 36, Absatz 1: befördert werden; dies gilt nicht für Fahrzeuge der Feuerwehr, des Zivilschutzes und der Landwirtschaft. Begründung: Landwirtschaftliche Arbeitsmotorwagen (Futtermischwagen, Pflanzenschutzgeräte) haben grundsätzlich eine Arbeit zu verrichten: Der Futtermischwagen nimmt Futter auf, zerschneidet und mischt die Komponenten und verteilt die Mischung in die Futterkrippe im Stallbereich. Pflanzenschutzgeräte verteilen Pflanzenschutzmittel oder Flüssigdünger in kleinsten Mengen auf Feldkulturen oder in Obst- und Weinbauanlagen. Beiden genannten Arbeitsmotorwagen ist gemeinsam, dass sie ohne entsprechende Ladung ihre Aufgabe nicht erfüllen können. Der Arbeitseinsatz überwiegt bei Weitem, der eigentliche Transport ist Mittel zum Zweck. Eventualantrag: Die beiden Arbeitsmotorwagen Futtermischwagen und Pflanzenschutzgeräte explizit aufführen.
BUL	Landwirtschaftliche Pflanzenschutzspritzen müssen die Spritzbrühe zwischen Feld und Hof, sowie Futtermischwagen das bearbeitete Gut transportieren können. Die Arbeitsgruppe Landwirtschaftlicher Strassenverkehr ist mit dem ASTRA soeben übereingekommen, dass solche Fahrzeuge als landwirtschaftliche Motorkarren eingelöst werden könnten, sofern für die vorhandene Fahrerschutzeinrichtung ein Sicherheitsnachweis erbracht wird. Da mit dieser Massnahme allerdings Pflanzenschutzspritzen mit einer Breite von über 2,55m nicht legalisiert werden können, sollte hier die Möglichkeit geschaffen werden, diese ebenfalls bei den Ausnahmen aufzuführen.
SIK	Wie BUL. Weiterer Vorschlag des SVLT: Im Nahverkehr darf das zu bearbeitende Gut mit einem Arbeitsmotorwagen verschoben werden. Der Verarbeitungsprozess muss überwiegen.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo BL	Wie BL.
Stapo Chur	Art. 36, Abs. 1: Ergänzen mit „... und Fahrzeuge der Polizei“.
Stapo SG	Art. 36, Abs. 1: Ergänzen mit „... und Fahrzeuge der Polizei“.
Schärer Hans-Ulrich	Absatz 1 Warum sind Fahrzeuge der Feuerwehr und des Zivilschutzes ausgeschlossen!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (17)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 16
BAV, sva FR, vif LU, SP Schweiz, asa, bfu, TCS, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,		

3.37 Sind Sie mit Art. 37 E-StBV einverstanden?

JA (55)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 34
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, UR, NW, AR, SZ, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, SVSAA, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
AG	Frage: Handelt es sich um eine Fahrt im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung eines Landwirtschaftsbetriebs, wenn zwischen eigenem und fremdem Hof, der als Ferienablösung vorübergehend bewirtschaftet wird, auf öffentlichen Strassen gefahren wird?		
VD	A condition que la signalisation actuelle distinguant les exploitations "forestière" et "agricole" reste en vigueur.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
ASTAG	Die ASTAG hat immer wieder auf die missbräuchliche Verwendung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu gewerblichen Zwecken aufmerksam gemacht. Die dadurch auftretende Konkurrenzierung der gewerblichen Transportunternehmen, die im Gegensatz zu landwirtschaftlichen Fahrzeugen eine Vielzahl von Vorschriften zu beachten und Abgaben zu entrichten haben (LSVA!), muss mit allen Mitteln unterbunden werden, primär durch eine verstärkte Kontrolltätigkeit auf der Strasse. In diesem Sinne begrüßen wir, dass nun die „Auslegungsmöglichkeiten“ seitens der Kontrollbehörden eingeschränkt werden und von diesen Stellen eine strengere Beurteilung der Frage, ob eine Fahrt zulässig ist oder nicht, beachtet werden muss.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
GR,			

NEIN mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2 (1)
BL	Auf der Gegenseite der Verengung muss das Signal B.34 (nicht B.33) angebracht werden.		
Kapo BL	Wie BL.		
Kapo GR	In dieser VO wird nur noch aufgeführt was i.Z. mit landwirtschaftlichen Fahrten erlaubt ist. Damit die Umsetzung der landwirtschaftlichen Bestimmungen auch in Zukunft klar ist, sollten die verbotenen Fahrten in der StBV explizit aufgeführt sein. Die Erfahrung hat gezeigt, was nicht klar geregelt ist wird als erlaubt betrachtet. Zusätzlicher Hinweis: Die Auslegung von Art 72 Abs 1 Bst c Ziff 2 VZV ist nicht mehr zeitgemäss und führt zu häufigen Missbräuchen! Im Zusammenhang mit einer Revision der VZV ist eine Anpassung des vorerwähnten Artikel (Art. 72 VZV) notwendig, da wirtschaftliche Vorteile erzielt werden.		
Schärer Hans-Ulrich	Was als zulässige Fahrten gilt ist aufgelistet. Somit sind Fahrten mit Landwirtschaftlichen Kontrollschildern versehene Motorwagen für reine Privatfahrten, z.B. am Sonntag zum Kirchgang oder Überland-fahrt oder zum Einkauf im „Shopping-Center verboten. Fahrzeuge (Personenwagen) mit grünem Kontrollschild sollten verboten werden, solche Verkehrs behindernde Fahrzeuge, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, verursachen auf Hauptstrassen unnötige Behinderung und Belastung der Umwelt (höherer Abgas-ausstoss).		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (19)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 17
BAV, GE, sva FR, vif LU, SP Schweiz, asa, bfu, TCS, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, BUL (Die gekürzten und vereinfachten Formulierungen sind zeitgemäss.), SIK (wie BUL), kf, VAE, Stapo ZH,			

3.38 Sind Sie mit Art. 38 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 37
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 3
TI	al cpv. 2 let. d va eliminato il termine "patriziali" in quanto i boschi possono essere anche privati.		
Schweiz. Bauern- verband	L'énumération des courses en relation avec les besoins d'une exploitation agricole n'est pas exhaustive et peut conduire à des restrictions d'utilisation pour les agriculteurs. Afin de refléter au mieux la réalité, seuls les transports <u>assimilables</u> à des courses agricoles devraient être précisés, y compris ceux effectués pour les besoins d'une gravière ou d'une tourbière faisant partie de l'exploitation agricole à titre d'entreprise accessoire. Lorsqu'un agriculteur doit déplacer son bétail sur une autre parcelle en vue de la pâturer, par exemple, il arrive fréquemment qu'il ait recour à une bétailière pour le transport, même si les parcelles ne sont pas très éloignées les unes des autres, ceci afin d'éviter des zones urbanisées ou certains axes routiers à trafic dense. La suppression de l'autorisation d'effectuer de telles courses engendrerait des coûts supplémentaires inutiles dans un secteur déjà fortement sous pression. Les autorisations des courses en relation avec les besoins de l'exploitation comme le transport de bétail (transhumances, marchés, expositions, ...) ou la livraison faite au premier acquéreur doivent être maintenues. L'USP s'oppose à toutes restrictions concernant les courses autorisées pour les véhicules et remorques agricoles. Nous proposons de modifier l'art. 38 comme suit : Art. 38 Courses en relation avec les besoins d'une exploitation agricole ¹ Sont en relation avec les besoins d'une exploitation agricole : [...] b. <u>Les courses effectuées pour le compte d'un livreur ou d'un acheteur qui fait commerce des marchandises transportées, qui les fabrique ou les transforme à titre professionnel ne sont pas considérées comme étant en relation avec les besoins d'une exploitation agricole.</u> ² Sont assimilés à des courses effectuées en relation avec les besoins d'une exploitation agricole : a. <u>Les transports effectués pour les besoins d'une gravière ou d'une tourbière faisant partie de l'exploitation agricole à titre d'entreprise accessoire :</u> [...]		
BUL	Die bereits gekürzten und vereinfachten Formulierungen sind richtig. Wir beantragen zudem, im Art. 38 auf die Aufzählung der landwirtschaftlichen Fahrten zu verzichten und nur noch die gleichgestellten Fahrten aufzuführen, inkl. Kiesgrube und Torfstich als Nebenerwerb.		
SIK	Wie BUL.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (19)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 17
BAV, GE, sva FR, vif LU, SP Schweiz, asa, bfu, TCS, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.39 Sind Sie mit Art. 39 E-StBV einverstanden?

JA (32)

wovon	Bund: 1	Kantone: 6	Übrige Stellen: 25
GL, SO, BS, ZH, SH, NW, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, SVSAA, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, Centre Patronal, AGVS, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, Kapo AG, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 6	Übrige Stellen: 2
OW	Abs. 4 ist zu streichen, weil er bereits heute ohne praktische Bedeutung ist.		
JU	Al 4 : manque un mot : l'autorité doit remettre,...		
GR	Zu Art. 39 Abs. 1 lit. a E-StBV; Es stellt sich die Frage, ob unter dem Begriff "Staat" auch die Kantone und Gemeinden gemeint sind.		
NE	Al. 4 : Manque : L'autorité <u>doit</u> remettre ...		
VD	Alinéa 4: l'autorité "doit" remettre...		
VS	Al 4 : manque un mot : l'autorité "doit" remettre		
Schweiz. Gewer- bever- band	Wie ASTAG.		
ASTAG	Entscheidend wird hier - nebst der sehr strikte zu handhabenden Bewilligungspraxis – sein, dass die Kontrolltätigkeit auf der Strasse intensiviert wird, um die „schwarzen Schafe“ zu identifizieren.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
sva FR,			

NEIN mit Bemerkung (24)

wovon	Bund:	Kantone: 11	Übrige Stellen: 13
TG	Art. 39 Abs. 4 E-StBV ist ersatzlos zu streichen, da er bereits heute ohne Bedeutung ist.		
SG	Abs. 4 ist bereits heute ohne praktische Bedeutung und deshalb zu streichen.		
BE	Artikel 39 Absatz 1 Textvorschlag: Die kantonale Behörde kann <i>einem Inhaber oder einer Inhaberin eines landwirtschaftlichen Betriebes</i> die gewerbliche Verwendung landwirtschaftlicher Fahrzeuge bewilligen. Begründung: Es soll verhindert werden, dass Nichtlandwirte (z. B. Lohnunternehmer, Landmaschinenhändler, Transportunternehmer) aufgrund dieser Norm gewerbliche Fahrten mit ihren landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausführen. Wer nicht Landwirt ist, soll Fahrzeuge gewerblich einlösen, wenn er damit gewerbliche Fahrten machen will. Nichtlandwirten soll daher keine Bewilligung erteilt werden können. Artikel 39 Absatz 4 Buchstabe b Unseres Erachtens kann diese Bestimmung gestrichen werden (Entrümpelung).		
TI	L'attuale formulaziphe (art. 90 cpv. 1 lett. a ONC) prevede esplicitamente la possibilità di deroga per corse al servizio dello Stato ma anche di un Comune. Chiediamo che tale formulazione sia mantenuta.		
BL	Absatz 1 a ist wie folgt zu präzisieren: "... zu Fahrten für den Staat und die Gemeinden ..." Allein aus der Bezeichnung "Staat" geht aus unserer Sicht zu wenig klar hervor, dass auch die Gemeinden gemeint sind.		
LU	Auf den administrativen Akt ist insbesondere aus Aufwandgründen zu verzichten. Besonders in der Fasnachtszeit würde das ASTRA von Kopien unnötig überflutet.		
AG	Zu Abs. 3 erster Satz: Die Behörde muss nicht nur Sicherheitsmassnahmen, sondern auch weitere Auflagen (Mindestversicherungen) anordnen. Wir verweisen auch auf unsere Ausführungen zu Ziff. 3.17 und 3.32 und stellen den Antrag: Abs. 3 Satz 1, 2. Halbsatz sei wie folgt zu fassen: "sie verfügt die nötigen Auflagen."		

	Zu Abs. 3 zweiter Satz, welcher gemäss Vorschlag wie folgt lauten soll: "Für die Versicherung gilt Artikel 3 Absatz 2 der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 sinngemäss". Es handelt sich um einen unnötigen Querverweis. Die zitierte Bestimmung würde auch ohne diesen Querverweis gelten. <u>Antrag</u> Ersatzlose Streichung von Abs. 3 zweiter Satz. Zu Abs. 4, Gemäss Vorschlag muss die verfügende Behörde je eine Kopie der Bewilligung dem ASTRA und dem Fahrzeugversicherer zuzustellen hat. Der Vorschlag wurde übernommen aus Art. 90 Abs. 4 VRV. Antiquierter und sinnloser bürokratischer Leerlauf sollte nicht in die neue Verordnung übernommen werden. <u>Antrag:</u> Ersatzlose Streichung von Abs. 4.
ZG	Abs. 4 entspricht dem geltenden Art. 90 Abs. 4 VRV. Diese Bestimmung ist ohne praktische Bedeutung. <u>Antrag:</u> Abs. 4 ist zu streichen.
UR	Absatz 4 ist zu streichen, weil er bereits heute ohne praktische Bedeutung ist.
AR	Abs. 2: Der Begriff „aus zwingenden Gründen“ muss durch „in begründeten Fällen“ ersetzt werden.
SZ	Keine Kopie zu Händen des Astra (Art. 90/4 VRV findet bei den Kantonen schon jahrelang keine Anwendung / besonders in der Fasnachtszeit würde das Astra eine Unmenge Kopien erhalten und es stellt sich die Frage nach dem Sinn solcher Kopie- Zustellungen). <u>Antrag:</u> Der Abs. 4 ist ersatzlos zu streichen.
COCRBT	Al 4 : manque un mot : l'autorité doit remettre,...
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo BL	Wie BL.
Kapo GR	Damit die gewerbliche Verwendung landwirtschaftlicher Fahrzeuge auch kontrollierbar ist und keine Zweifel aufkommen, muss die Mitführpflicht der Ausnahmegewilligung geregelt werden.
Kapo SG	Abs. 2: Der Begriff "aus zwingenden Gründen" ist zu absolut gefasst. Der Begriff ist durch "in begründeten Fällen" zu ersetzen.
Stapo Chur	Abs. 2: Der Begriff „aus zwingenden Gründen“ muss durch „in begründeten Fällen“ ersetzt werden.
Stapo SG	Abs. 2: Der Begriff „aus zwingenden Gründen“ muss durch „in begründeten Fällen“ ersetzt werden.
asa	Abs. 4 ist zu streichen, weil er bereits heute ohne praktische Bedeutung ist.
SVLT	Antrag: Die Formulierung ist analog der VRV beizubehalten; „Fahrten für Staat und Gemeinde“. Begründung: In der neuen Fassung wird unter Abs. 1, Bst. a nur noch von Fahrten für den Staat gesprochen. Sehr häufig jedoch werden die Ausnahmegewilligungen für den Winterdienst auf gemeindeeigenen Strassen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen nachgefragt. Es macht Sinn, die Fahrzeuge dort einzusetzen, wo sie stationiert sind.
BUL	In der neuen Fassung wird unter Abs. 1, Bst. a nur noch von Fahrten für den Staat gesprochen. Sehr häufig jedoch werden die Ausnahmegewilligungen für den Winterdienst auf gemeindeeigenen Strassen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen nachgefragt. Es macht Sinn, die Fahrzeuge dort einzusetzen, wo sie stationiert sind. Die Formulierung ist analog der VRV beizubehalten; „Fahrten für Staat und Gemeinde“.
SIK	Wie BUL.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (17)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 15
BAV, GE, vif LU, SP Schweiz, bfu, TCS, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.40 Sind Sie mit Art. 40 E-StBV einverstanden?

JA (57)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 36
SG, OW, GL, SO, BS, BE, JU, BL, ZH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3
Pro Velo Schweiz	Abs. 1: Wir stellen fest, dass auch die Aufmerksamkeit von FussgängerInnen und Benützenden von FäGs bisweilen beeinträchtigt ist, beispielsweise durch Tonwiedergabegeräte oder Mobiltelefone. Daher gehört diese Bestimmung in Art. 4. Antrag: Verschiebung des Absatzes in Art. 4 und sinnngemässe Umformulierung.		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 1: Wir stellen fest, dass auch die Aufmerksamkeit von FussgängerInnen und Benützenden von FäGs bisweilen beeinträchtigt ist, beispielsweise durch Tonwiedergabegeräte oder Mobiltelefone. Daher gehört diese Bestimmung in Art. 4. Antrag: Verschiebung des Absatzes in Art. 4 und sinnngemässe Umformulierung.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (18)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 14
TG	Der erste Satz von Art. 3 Abs. 4 VRV ist beizubehalten. Ansonsten sind Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer (z.B. von schweren Motorwagen), die nicht der Chauffeurverordnung (ARV1; SR 822.221) oder der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV2: SR 822.222) unterstehen, nicht mehr verpflichtet, den Fahrtschreiber ständig in Betrieb zu halten.		
TI	al cpv. 1 in fine aggiungere "né da luci collegate a produttori di musica".		
SH	Abs. 2: Wie soll ein Zweiradfahrer seine Richtungsanzeige bekanntgeben, wenn er die Lenkvorrichtung nicht loslassen darf.		
AG	Abs. 2 Es stellen sich für uns folgende Fragen: Dient es der Rechtssicherheit, wenn neu nicht mehr explizit bestimmt ist, dass Führerinnen und Führer von Motorfahrzeugen die Lenkvorrichtung nicht loslassen dürfen? Gehören hier nicht auch die fäG geregelt? Antrag: Neuformulierung: "Die Führerinnen und Führer von Motorfahrzeugen und Fahrrädern dürfen die Lenkvorrichtung nicht loslassen". Ferner stellt sich für uns die Frage, ob mit dem neuen Recht die Verpflichtung der Radfahrerinnen und Radfahrer, die Pedale nicht loszulassen bewusst aufgehoben werden soll. Diesbezüglich stellen wir den Antrag: Nochmalige Überprüfung, eventualiter Schaffung eines separaten Absatzes 3.		
Kapo SG	Abs. 2: Fallen fäG auf schwach befahrenen Strassen unter Fahrräder?		
Kapo TG	Der erste Satz von Art. 3 Abs. 4 VRV ist beizubehalten. Sonst sind Führer (z.B. von schweren Motorwagen), die nicht der ARV1 oder ARV2 unterstehen, nicht mehr in der Pflicht, den Fahrtschreiber ständig in Betrieb zu halten.		
Kapo ZH	Der erste Satz von Art. 3 Abs. 4 ist beizubehalten. Andererseits sind Führer von beispielsweise schweren Motorwagen, die nicht der ARV1 oder ARV2 unterstehen, nicht mehr in der Pflicht, den Fahrtschreiber ständig in Betrieb zu halten.		
Kapo SH	Wie SH.		
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU sowie von Pro Velo an.		

ARVAG	Die ARVAG ist der Meinung, dass der Hinweis von Art. 3 Abs. 4 VRV in Art. 40 StBV beibehalten werden sollte. Insbesondere der Hinweis „Der Fahrzeugführer hat den vorgeschriebenen Fahrtschreiber ständig in Betrieb zu halten und richtig zu bedienen.“ Der Grund ist, dass laut Art.100 Abs. 1 Bst. c VTS auch schwere Motorwagen, welche nicht der ARV unterstellt sind, mit einem analogen oder digitalen Fahrtschreiber oder einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sein müssen und daher den Fahrtschreiber entsprechend bedienen müssen. Aus diesem Grund sind wir der Meinung, dass der Hinweis auf das korrekte Bedienen des Fahrtschreibers nicht nur in der ARV erwähnt werden muss.
bfu	Durch die verschiedenen Geräte wird die Aufmerksamkeit beeinträchtigt, allerdings in unterschiedlichem Ausmass. Die vollständige Nicht-Beeinträchtigung ist eine unrealistische Forderung. Dies würde bedeuten, dass die Geräte ausgeschaltet bleiben müssen. Besser wäre die folgende Formulierung von Art. 40 Abs. 1 E-StBV: Fahrzeugführerinnen und -führer dürfen beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschwert. Sie müssen ferner dafür sorgen, dass ihre notwendige Aufmerksamkeit insbesondere durch Tonwiedergabegeräte oder Kommunikations- und Informationssysteme nicht beeinträchtigt wird.
SFV	Absatz 2: Ergänzung Anbringen von Navigationsgeräten im Sichtfeld des Fahrzeuglenkers.
Pro Velo Schweiz	Wie Ja mit Bemerkung.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wie unter 1. Allgemeine Bemerkungen genauer ausgeführt, befürworten wir ein generelles Telefonieverbot am Steuer.
Fussverkehr Schweiz	Ergänzung Abs. 1 <i>Fahrzeugführerinnen und -führer dürfen beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschwert. Sie müssen ferner dafür sorgen, dass ihre Aufmerksamkeit insbesondere durch Tonwiedergabegeräte oder Kommunikations- und Informationssysteme nicht beeinträchtigt wird. Das Telefonieren und die Bedienung von Navigationsgeräten sind während der Fahrt untersagt.</i> Begründung Gemäss obigem Artikel ist das Telefonieren bereits heute nach Buchstaben der Verordnung eigentlich verboten, weil ja die Aufmerksamkeit unzweifelhaft geteilt werden muss. Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass die Aufmerksamkeit durch ein Telefongespräch reduziert wird. Verschiedene Studien haben nachgewiesen, dass die Reaktionszeit deutlich verlängert wird, ähnlich wie beim Alkohol. Dieser Befund gilt auch für Freisprechanlagen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist daher eine Formulierung in die Verordnung aufzunehmen, welche die Rechtslage eindeutig klärt. Der Ordnungsbussenkatalog ist entsprechend anzupassen. Wir vermuten, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger von einer reduzierten Aufmerksamkeit von Fahrzeuglenkenden besonders betroffen sind. Auf grosse Fahrzeuge wird auch mit verminderter Aufmerksamkeit noch reagiert. Das Geschehen am Fahrbahnrand wird aber ausgeblendet.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
Stiftung Schweiz Mobil	Wie Ja mit Bemerkung.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (9)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 8
BAV, sva FR, vif LU, asa, VöV, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.41 Sind Sie mit Art. 41 E-StBV einverstanden?

JA (57)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 38
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, BL, ZH, SH, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, SVSAA, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Centre Patronal, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
JU	Al. 2 : rajouter après « au besoin lorsque » : des personnes et plus particulièrement des enfants,...		
VD	Alinéa 2: rajouter après "au besoin lorsque" des personnes et plus particulièrement des enfants...		
Schweiz. Städte- verband	Die Pflicht zur besonderen Vorsicht gegenüber Kindern gemäss SVG 26 beinhaltet auch die angemessene Geschwindigkeit. Im Sinne der angestrebten Vermeidung von Redundanzen ist nicht einzusehen, weshalb hier Kinder nochmals erwähnt werden, zumal die anderen, schwächeren Verkehrsteilnehmenden (gebrechliche, alte Leute, verkehrsregelwidrige Verkehrsteilnehmer) keine Erwähnung finden.		
KSPD	Die Pflicht zur besonderen Vorsicht gegenüber Kindern gemäss SVG 26 beinhaltet auch die angemessene Geschwindigkeit. Im Sinne der angestrebten Vermeidung von Redundanzen ist nicht einzusehen, weshalb hier Kinder nochmals erwähnt werden, zumal die anderen schwächeren Verkehrsteilnehmer keine Erwähnung finden.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 5
BE	Der bisherige Art. 4 Abs. 1 bis 3 VRV hat sich in der Praxis sehr bewährt. Wir beantragen Beibehaltung des Wortlauts von Art. 4 Abs. 1 bis 3 VRV und dessen vollständige Überführung in Art. 41 E-StBV In Art. 41 Abs. 3 E-StBV hat sich zudem ein redaktioneller Fehler eingeschlichen: Das „es“ ergibt keinen Sinn. Ev: „..., dass ein gleichmässiger Verkehrsfluss behindert wird“.		
LU	Absatz 2 ist nicht nur auf Kinder zu beschränken. Diese Bestimmung sollte auf Behinderte, ältere Leute und Personen, welche dem Fahrverkehr nicht die erforderliche Aufmerksamkeit zu Teil kommen lassen (z.B. Bauarbeiter) erweitert werden.		
AG	Wir begrüßen die Entschlackung von Art. 4 VRV. Art. 41 Abs. 2: Die Beibehaltung der ausdrückliche Bestimmung, dass die Geschwindigkeit zu mässigen und nötigenfalls anzuhalten ist bei Kindern, welche nicht auf den Verkehr achten, ist richtig. Dieser Schutz sollte aber allen anderen schwächeren Verkehrsteilnehmern zugute kommen. in diesem Sinne stellen wir Antrag: Sie müssen die Geschwindigkeit mässigen und nötigenfalls anhalten, wenn <u>andere Verkehrsteilnehmer</u> , <u>namentlich</u> Kinder und <u>Gebrechliche</u> , im Strassenbereich nicht auf den Verkehr achten. Art. 41 Abs. 3 In der neuen Fassung hat sich bei der Umschreibung von der männlichen auf die beidergeschlechtliche Formulierung ein Deutschfehler eingeschlichen. Antrag: Sie dürfen ohne zwingenden Grund nicht so langsam fahren, dass <u>sie</u> einen gleichmässigen Verkehrsfluss hindern.		
SZ	Absatz 1: Die unglückliche Formulierung bedeutet, dass man nachts mit Abblendlicht auf		

3.42 Sind Sie mit Art. 42 E-StBV einverstanden?

JA (40)

wovon	Bund: 1	Kantone: 16	Übrige Stellen: 23
OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SVSAA, TCS, ACS, tpg, FREC, SVLT, BUL, SIK, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG,			

JA mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 8
SZ	Absatz 2: Gegen die Bestimmung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h innerorts ist nichts einzuwenden. Hingegen wird die neue Bedeutung der Ortschaftstafeln, die zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden soll, nicht befürwortet (siehe 2.12).		
Stapo Winterthur	Grundsätzlich einverstanden. Die Abschaffung der Geschwindigkeitstafeln (innerorts) würde vermehrt zu Diskussionen nach Geschwindigkeitsübertretungen führen.		
Schweiz. Städteverband	Es wird grundsätzlich Einverständnis geäußert. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass die Abschaffung der Geschwindigkeitstafeln (innerorts) nach Geschwindigkeitsübertretungen vermehrt zu Diskussionen führen dürfte.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
ASTAG	Vgl. unsere Bemerkungen zu dieser Thematik bereits unter 2.12.		
strasse schweiz	Wir schlagen vor, in Abs. 1 „günstigen“ durch „guten“ zu ersetzen.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Wir schlagen vor, in Abs. 1 „günstigen“ durch „guten“ zu ersetzen.		
IGBF	Abs. 3 und 4: Grundsätzlich ist gegen die Absicht, Geschwindigkeitssignale abzubauen, nichts einzuwenden. Allerdings beantragen wir in diesem Zusammenhang das Anstreben einer generellen Homogenisierung der Tempolimits. Beispielsweise wird auf der Strecke Biel – La Neuveville das Geschwindigkeitsregime, obwohl sich der Strassencharakter nicht ändert und auch die Besiedlungsdichte gering ist, bestimmt fünf oder sechs Mal geändert. Wenn jemand beispielsweise das Signal Höchstgeschwindigkeit 60 km/h einmal übersieht, sorgt ein eifriger Radarkasten dafür, dass das Vergehen keineswegs ungeahndet bleibt. Wenn also Signale abgebaut werden sollen, dann bitte aber konsequent!		

NEIN (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
BS, Kapo BS,			

NEIN mit Bemerkung (27)

wovon	Bund:	Kantone: 7	Übrige Stellen: 20
TG	Die Definition in Art. 4 Abs. 2 Satz 2 VRV „unbedeutende Nebenstrasse“ ist auch nach der Übergangsfrist beizubehalten, da sie sich in der Praxis bewährt hat.		
SG	ad. Art. 42 Abs. 2 und 3 der Strassenbenützungsverordnung (separat zu beschliessende Änderung): In der neuen Formulierung wird nicht ausgeführt, wie es sich auf unbedeutenden Nebenstrassen bezüglich Höchstgeschwindigkeit verhält, was eine Mehrsignalisation bedeutete.		
BE	Art. 42 Abs. 2 E-StBV, letzter Satz: Die Gültigkeit der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h soll auch ohne Signalisation Geltung haben für Fahrzeuge, welche aus <u>unbedeutenden</u> Nebenstrassen in eine Ortschaft einfahren, sobald die <u>dichte</u> Überbauung beginnt. Diese Regel beinhaltet zwei nicht genau definierte Begriffe (kursiv gehalten), was in der Praxis zu grössten Schwierigkeiten führt. Wir beantragen Überarbeitung und klarere Formulierung		

	dieses Satzes, sofern dieser nicht ersatzlos gestrichen wird.
ZH	Die Präzisierung zu "unbedeutende Nebenstrassen" in Art. 4a Abs. 2 Satz 2 VRV ist beizubehalten. Sie hat sich in der Praxis bewährt.
SH	Abs. 2: Ist mit dem Wortlaut "...sobald die dichte Bebauung beginnt"... die einseitige oder beidseitige Bebauung gemeint. Wie kann „dichte Bebauung“ genau definiert werden.
AG	siehe Bemerkungen bei Punkt 2.12. Der Passus mit der unbedeutenden Nebenstrasse ist auch bei OT=50 zu belassen. Sonst ist eine massive Aufrüstung von OT-Tafeln notwendig. Als Grenze für Standort der OT-Tafel kann auch die festgelegte Bauzonengrenze dienen. In der Argumentation mit Gemeinden wäre dies einfacher. Art. 4a Abs. 5 VRV, mit welchem das Primat der signalisierten vor allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten statuiert wurde, wurde ersatzlos gestrichen mit Begründung: "Wiederholung: vgl. SVG und Art. 43 Abs. 3 EStBV" (vgl. Konkordanztabelle II). Die Begründung vermag uns nicht zu überzeugen. Im Interesse der Verkehrssicherheit ist es absolut zentral, dass alle Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer angesichts eines die Geschwindigkeit beschränkenden Signals die Geschwindigkeit anpassen. Es steht Ihnen nicht zu, darüber zu räsonieren, ob das Signal nach einem formellen, korrekten Verfahren aufgestellt wurde und je nach ihren Schlussfolgerungen vor Ort während der Fahrt darüber zu entscheiden, ob sie ihre Geschwindigkeit anpassen wollen oder nicht. Der Verweis auf Art. 43 Abs. 3 E-StBV ist sachfremd: In Art. 43 E-StBV werden tiefere Höchstgeschwindigkeiten für einzelne Fahrzeugkategorien geregelt. Ebenso hilft der Hinweis auf das SVG nicht weiter. Dort wird in Art. 32 Abs. 3 festgehalten: "Die vom Bundesrat festgesetzte (d.h. allgemeine) Höchstgeschwindigkeit kann ... von der zuständigen Behörde aufgrund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen." Aus dieser Bestimmung ergibt sich, dass der Bundesrat soweit nötig eine generelle Ausnahmebestimmung am richtigen Ort, das heisst bei der Regelung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten erlässt. Deshalb stellen wir den Antrag: Ergänzung von Art 42 E-StVB mit folgendem Absatz 6: "Abweichende signalisierte Höchstgeschwindigkeiten gehen den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten vor."
AR	Ergänzung: Abs. 2 und 3 im separaten Änderungsvorschlag: In der neuen Formulierung fehlt der Satz, wie es sich bezüglich Höchstgeschwindigkeit auf unbedeutenden Nebenstrassen verhält. Mit der vorgeschlagenen Formulierung erfolgt eine nicht unerhebliche Mehrsignalisation.
CVP	Art. 42, al. 2-4 : Le PDC s'oppose au fait que « pour les véhicules qui entrent dans une localité par des routes secondaires peu importantes, la limitation est aussi valable en l'absence de signal, dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte » (Art. 42, al. 2). La limitation générale de vitesse à 50 km/h ne doit être valable que lorsqu'elle est signalée. La sécurité du droit ne peut sinon pas être assurée. De manière générale, nous sommes d'avis que les indications de limitation générale de vitesse doivent pouvoir être rappelées explicitement, en particulier dans les localités (50 km/h), hors des localités (80 km/h), et sur les semi-autoroutes (100 km/h). La tendance en matière de sécurité routière s'oriente en effet de plus en plus vers une multiplication des contrôles de vitesse au moyen de radars. Les usagers de la route sont alors en droit d'être clairement informés de la limitation de vitesse qu'ils doivent respecter. Il en va de la loyauté entre l'Etat et le citoyen.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo SG	Abs. 2 und 3 im separaten Änderungsvorschlag: In der neuen Formulierung fehlt der Satz wie es sich verhält bezüglich Höchstgeschwindigkeit auf unbedeutenden Nebenstrassen. Mit vorgeschlagener Formulierung erfolgt eine nicht unerhebliche Mehrsignalisation.
Kapo TG	Definition Art. 4a Abs. 2 Satz 2 VRV „unbedeutende Nebenstrasse“ ist auch nach der Übergangsfrist beizubehalten. Hat sich in der Praxis bewährt.
Kapo ZH	Wie ZH.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Ergänzung: Abs. 2 und 3 im separaten Änderungsvorschlag: In der neuen Formulierung fehlt der Satz, wie es sich verhält bezüglich Höchstgeschwindigkeit auf unbedeutenden Nebenstrassen. Mit vorgeschlagener Formulierung erfolgt eine nicht unerhebliche Mehrsignalisation.
Stapo SG	Ergänzung: Abs. 2 und 3 im separaten Änderungsvorschlag: In der neuen Formulierung fehlt der Satz, wie es sich verhält bezüglich Höchstgeschwindigkeit auf unbedeutenden Nebenstrassen. Mit vorgeschlagener Formulierung erfolgt eine nicht unerhebliche Mehrsignalisation.
SSR	Der Ersatz der Generell-50-Signale durch die ebenfalls vorhandenen Ortsbeginn-und Ortsende-Signale ist eine sehr zu begrüssende Massnahme.

bfu	Wir verweisen hier auf unsere Antwort zur Frage. 2.12. Insbesondere sind Vorgaben für die Standortwahl der künftigen Ortstafeln nach Kriterien der Unfallsicherheit zu 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.
SFV	Absatz 1: Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit beträgt bei guten (nicht günstigen) Strassen-, ... Absatz 2+3: Anpassen an allfällige neue Regelung mit Ortsbeginn, Ortsende
VCS	Vgl. 2.12
Fussverkehr Schweiz	Tempo 30 soll als Sollvorschrift auf dem untergeordneten Strassennetz eingeführt werden. <i>StBV Art. 42 Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten; Grundregel</i> <i>Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit beträgt bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen:</i> a. 30 km/h in Ortschaften auf dem Strassennetz ohne Vortrittsberechtigung, wo dies signalisiert ist; b. 50 km/h in Ortschaften auf dem übrigen Strassennetz; c. 80 km/h ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autobahnen; d. 100 km/h auf Autostrassen; e. 120 km/h auf Autobahnen Begründung In vielen Städten und Siedlungen gilt auf dem Strassennetz ohne Vortrittsberechtigung flächendeckend Tempo 30. Tempo 30 ist also der Regelfall für untergeordnete Strassen und keine Ausnahme mehr. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit, namentlich auch für Fussgänger, durch Einführung von Tempo 30 ist mehrfach erwiesen. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit wird in der via sicura gefordert. Die Förderungen von Gebieten mit tieferer Geschwindigkeit ist dabei eine einfache und wirksame Massnahme. Die Einführung von Tempo 30 wird mit dieser Formulierung als anzustrebende Höchstgeschwindigkeit auf dem untergeordneten Strassennetz deklariert und damit zu einer Sollvorschrift. Bei der Umsetzung ist keine Begründung mehr nötig. Es sind lediglich die für die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit nötigen Massnahmen aufzuzeigen. Dies zieht eine Anpassung der BSSV Art. 25 nach sich (vgl. Antrag 22 betr. Art. 19 E-BSSV).
Public Health Schweiz	Wie bfu.
Centre Patronal	Toutefois, au cours d'entretiens avec des responsables de l'Union des professionnels suisses de l'automobile, du Touring Club Suisse, de l'Automobile Club Suisse et de l'Association routière vaudoise, un article du projet d'Ordonnance sur l'utilisation des routes (OUR-P) a fait l'objet de remarques récurrentes et unanimes: Il s'agit de l'article 42 OUR-P, qui correspond à l'actuel article 4a OCR, relatif aux limitations générales de vitesse. Comme indiqué dans le commentaire sur l'OUR-P, cet article 42 « ne parle plus que du début des différentes limitations générales de vitesse et non plus de leur fin, puisque celle-ci constitue en même temps le début de la nouvelle limitation générale de vitesse. Cette disposition sera modifiée dès que le système de la nouvelle signification du panneau de localité sera mis en œuvre. Cela signifie que la règle de l'art. 42 sera aussi modifiée au terme de la première phase de mise en œuvre ; dès cette date, la limitation générale de vitesse à 50 km/h dans les localités sera valable à partir du signal « Début de localité » (et non plus du signal « Vitesse maximale 50, limite générale »). Ce principe est encore rappelé dans l'annexe 2A (Commentaires généraux sur l'OUR-P et l'OSRO-P, p. 23 s.), à l'enseigne de « Nouvelle signification du panneau de localité », bien que la formulation des explications fournies ne soit pas dénuée de toute équivoque. Nous considérons que cette modification n'a pas lieu d'être, pour les raisons suivantes : Force est de constater que la modification induite par l'adoption de l'article 42 OUR, dont on peine à saisir l'utilité pratique, sera pénalisante pour les automobilistes, voire dangereuse. En effet, si l'on adhère certes au principe de renoncer à des signalisations redondantes ou prêtant à confusion, le propos est ici d'un autre ordre. Au sein de nombreuses localités suisses, des zones limitées à 80 km/h existent aujourd'hui pour des raisons qui se justifient pleinement. Le critère principal pour définir une localité - et par conséquent la limite à 50 km/h - a trait à la densité en termes de constructions (on a recours aux notions de « zone d'habitations dispersées » et de « zone bâtie de façon compacte »). Or, certains tronçons, formellement situés sur le territoire de localités, ne répondent matériellement pas à ce critère de densité, et c'est légitimement et sans conteste que la vitesse autorisée y est supérieure à 50 km/h, sans que cela représente un accroissement du risque pour les usagers de la route quels qu'ils soient.

	On le répète, si des mesures allant dans le sens d'une meilleure lisibilité, d'une compréhension accrue des normes de signalisation, sont indéniablement positives, on ne voit pas en quoi l'association d'un panneau indiquant l'entrée d'une localité ferait, le cas échéant, double emploi contre-productif avec la mention explicite de la limitation de vitesse. La conséquence ne peut qu'être d'induire les automobilistes en erreur, les rendant amendables en dépit de leur bonne foi. Dès lors, l'indication de la limitation de la vitesse à 50 km/h en localité doit être expressément maintenue par un signal correspondant, et non seulement imposée de manière implicite. Poussant plus avant la réflexion, la question de la base légale permettant une limitation de la vitesse autorisée jusqu'alors pourrait se poser: Il semble douteux que, sous couvert de simplifier la signalisation et de réduire la « forêt de panneaux » -pour reprendre le libellé du commentaire-, l'on puisse ainsi imposer une restriction supplémentaire aux administrés...
Mobili- tant.org	Les limitations générales ont été imposées dans les années 1980 dans une période troublée par une crainte démesurée de « mort des forêts » dues au trafic. La révision de ces ordonnances serait l'occasion d'enfin reconsidérer ces limitations, les plus basses d'Europe. Surtout qu'en 30 ans, les automobiles ont énormément évolués et n'ont plus grand-chose à voir avec les véhicules d'alors. Les exigences pour l'obtention du permis ont été systématiquement relevées, et il est grand temps d'adapter ces limitations au 21^{ème} siècle. À l'image de la Pologne qui les a relevées à 140 km/h sur autoroute, 100 km/h en dehors des agglomérations et 60 km/h de nuit en agglomération et 50 km/h de jour en agglomération en janvier de cette année. Il n'est pas compréhensible que les usagers de la route ne bénéficient jamais des avancées techniques et de l'amélioration constante du réseau routier qui ont contribué à diminuer aussi drastiquement les conséquences en cas d'accidents. De même, il n'y a pas « d'hécatombe » de suisses tués sur les routes européennes où les limitations sont partout plus élevées. Les suisses ne sont pas moins capables d'adapter leur vitesse que les allemands par exemple. Ces limitations générales ne devraient pas être introduites dans l'ordonnance mais faire l'objet d'une loi permettant de les modifier ou les contester par la voie politique ou par les citoyens.
Netzwerk Kind und Verkehr	Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit beträgt bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen: a) 30km/h in Ortschaften auf dem Strassennetz ohne Vortrittberechtigung, wo dies signalisiert ist b) 50km/h in Ortschaften auf dem übrigen Strassennetz c) 80 km/h ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen Autobahnen d) 100 km/h auf Autostrassen e) 120 km/h auf Autobahnen Begründung: Deutlich grössere Sicherheit und mehr Bewegungsfreiheit für Kinder auf den Wegen in den Kindergarten und die Schule bei Tempo 30. Überall wo mehr Menschen wohnen, muss die Priorität auf Bewegungsfreiheit zu Fuss und die Sicherheit von Fussgängern, insbesondere von Kindern gelegt werden und nicht auf ein möglichst rasches Vorankommen des Motorfahrzeugverkehrs. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Einführung von Tempo 30 ist mehrfach erwiesen. Alle Nebenstrassen werden demnach automatisch zu Tempo-30 Strassen. Ausnahmen müssen signalisiert und mit einem Gutachten begründet werden. Für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren sind demnach keine Gutachten mehr nötig.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 10
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.43 Sind Sie mit Art. 43 E-StBV einverstanden?

JA (50)

wovon Bund: 1 Kantone: 17 Übrige Stellen: 32

TG, SG, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, SH, AG, GR, GE, UR, NW, AR, SZ,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, ACS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK,
KSPD, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo SG,
Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (6)

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 3

JU	Pourquoi ne pas monter la limitation à 100 km/h des trains routiers « légers » voiture automobiles tractant une remorque ?
NE	Al. 1, lettre a : Il serait judicieux d'inclure les trains routiers légers (voiture automobile tracteur avec remorque) dans la catégorie 100 km/h afin d'être euro compatible.
VD	Etendre la limitation 100 km/h - aux trains routiers légers - aux voitures automobiles tractant une remorque
Kapo SO	Landwirtschaftlicher Traktor, Motorfahrrad, E-Bike, Kleinmotorrad könnten von Vorteil ebenfalls unter diesem Artikel aufgeführt werden.
bfu	Die neue Struktur ist viel übersichtlicher als die alte.
Public Health Schweiz	Wie bfu.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (11)

wovon Bund: Kantone: 4 Übrige Stellen: 7 (1)

OW	Im Sinne der Verkehrssicherheit und der Vereinfachung von Vorschriften macht eine Unterscheidung zwischen 30 und 40 km/h bei landw. oder gewerblichen Anhängern keinen Sinn. Die Immatrikulationsbefreiung soll aufgehoben werden. Die Praxis zeigt dass die Mehrheit 40 km/h fährt. Eine Kontrolle und repressive Massnahmen sind kaum durchführbar. In verschiedenen EU-Länder dürfen entsprechend geprüfte Anhängerzüge mit 100 km/h verkehren. Eine Anpassung an die Gegebenheiten der EU wäre wünschenswert.
LU	Die Praxis zeigt, dass sich der Allgemeinzustand bei den landwirtschaftlichen Fahrzeugen markant verbessert und der Fuhrpark sich verändert hat. Eine Differenzierung macht heute eher wenig Sinn und die Umsetzung ist nicht mehr gewährleistet. Ein wichtiger Schritt dazu wäre die Aufhebung der Immatrikulationsbefreiung.
ZG	In verschiedenen EU-Ländern dürfen entsprechend geprüfte Anhängerzüge mit 100 km/h verkehren. Die Fahrzeugtechnik ist heute so weit fortgeschritten, dass bestimmte Anhängerzüge ohne Gefahr für die Verkehrssicherheit mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h verkehren können. Es ist davon auszugehen, dass solche Anhängerzüge dennoch den äussersten linken Fahrstreifen bei mehr als zweistreifigen Autobahnen nicht benutzen werden. Aus diesen Gründen rechtfertigt sich eine Anpassung an die Gegebenheiten der EU. Antrag: Für entsprechend geprüfte Anhängerzüge ist die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h festzusetzen. Abs. 1 Bst. b Ziff. 3 ist entsprechend anzupassen.
VS	Mentionner à l'al 1 lettre a chiffre 3 : les trains routiers légers (voitures automobiles tractant une remorque)
COCRBT	Pourquoi ne pas monter la limitation à 100 km/h des trains routiers « légers » voiture automobiles tractant une remorque ?
Kapo OW	Im Sinne der Verkehrssicherheit und der Vereinfachung von Vorschriften macht eine Unterscheidung zwischen 30 und 40 km/h bei landw. oder gewerblichen Anhängern keinen Sinn. Die Immatrikulationsbefreiung soll aufgehoben werden. Die Praxis zeigt, dass die

	Mehrheit 40 km/h fährt. Eine Kontrolle und repressive Massnahmen sind kaum durchführbar. In verschiedenen EU-Länder dürfen entsprechend geprüfte Anhängerzüge mit 100 km/h verkehren. Eine Anpassung an die Gegebenheiten der EU wäre wünschenswert.
Kapo ZG	In verschiedenen EU-Ländern dürfen entsprechend geprüfte Anhängerzüge mit 100 km/h verkehren. Eine Anpassung an die Gegebenheiten der EU wäre wünschenswert. Die Fahrzeugtechnik ist heute so weit fortgeschritten, dass bestimmte Anhängerzüge ohne grössere Gefahr für die Verkehrssicherheit mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h verkehren dürften. Der äusserste linke Fahrstreifen dürfte auch bei mehr als zweistreifigen Autobahnen durch diese Anhängerzüge nicht benutzt werden.
SFV	Landwirtschaftliche Fahrzeuge ergänzen.
TCS	Al. 1, 80 km/h pour les trains routiers : Tout d'abord, le terme "train routier" ou "Anhängerzüge" n'est défini nulle part dans la législation, et recouvre finalement tout véhicule qui tracte une remorque, donc également une voiture tractant une caravane. Alors que les termes évoquent plutôt (voire exclusivement) des véhicules lourds (camion tirant une remorque). La Convention de Vienne parle d' "ensemble de véhicules", respectivement de "véhicule articulé" pour les semi-remorques, ce qui est plus adapté et plus neutre. Le TCS suggère de revoir cette terminologie. Ensuite, on peut se demander si, compte tenu de l'amélioration technique constante des véhicules et remorques, la limitation de vitesse pour les véhicules tractant une remorque ne devrait pas être relevée à 100 km/h. Cela contribuerait à améliorer la fluidité de la circulation sur les autoroutes, et la question doit être étudiée. Al. 3 : revoir la formulation française.
Mobil- tant.org	Il faut adapter la limitation aux améliorations techniques des véhicules dont certains sont spécifiquement conçus pour circuler à des vitesses correspondantes au 21ème siècle et augmenter la limitation pour certains trains routiers, notamment pour les véhicules légers avec remorques. La situation des pays qui nous avoisinent devraient nous rassurer sur le besoin ou non d'être aussi strict. Ces limitations sont trop basses, provoquent des situations de ralentissements inutiles et potentiellement dangereuses alors que les véhicules sont capables techniquement de rouler plus vite. La vision zéro trouve ici une expression de son décalage par rapport à la réalité de 2011...
IGBF	Abs. 1 Bst. b) Linienbusse ohne Anhänger, ausser Gelenkbusse, welche mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, beziehungsweise solche, welche keine stehenden Personen mitführen (z.B. auch Fahrschulfahrzeuge) sollten auf Autobahnen und Autostrassen wie bisher 100 km/h fahren dürfen. Unseres Wissens gab es bisher deswegen noch nie Unfälle!
Schärer Hans- Ulrich	Absatz c ergänzen; 40 km/h landwirtschaftliche Traktoren

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 14
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, strasseschweiz, FMS, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal (NB : pour tous les articles qui suivent, l'option « sans avis » est retenue ; en effet, il s'agit de modifications qui vont d'une manière générale dans un sens positif, dûment souligné dans notre réponse. A défaut d'approbation de chaque disposition dans le détail, nous ne nous y opposons toutefois pas ; dès lors, la logique nous dicte de cocher la case « sans avis ».), Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.44 Sind Sie mit Art. 44 E-StBV einverstanden?

JA (55)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 34
TG, OW, GL, SO, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, tpg, FREC, Schweizer Wanderwege, SVLT, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 6
BS	Wir schlagen in Abs. 4 eine redaktionelle Änderung vor: „Das Trottoir ist den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten“ (nicht gewidmet). Dies auch in übereinstimmender Terminologie gem. Art. 2 Abs. 6 E-StBV.		
Kapo BS	Wie BS.		
strasse schweiz	Siehe Bemerkungen zu Frage 3.9.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Wir schlagen in Abs. 1 folgende Präzisierung vor: „Bei Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung muss die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer allen Fussgängerinnen und Fussgängern, die sich bereits auf dem Streifen befinden oder ersichtlich anzeigen , die Fahrbahn überqueren zu wollen, den Vortritt gewähren.“		
BUL	zu Art. 44 a: Die gekürzten und vereinfachten Formulierungen sind zeitgemäss.		
SIK	Wie BUL.		

NEIN (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
Mobilitant.org, Kapo GR,			

NEIN mit Bemerkung (18)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 15
SG	Abs. 2: Der Begriff «nötigenfalls» bringt Unklarheit und ist überflüssig.		
BE	Abs. 2 Begriff „nötigenfalls“ streichen Abs. 4: Die Neuformulierung regelt auch die Vortrittsverhältnisse bei der Begegnung von Fahrzeugen mit auf dem Trottoir zugelassenen Fahrrädern.		
SH	Abs. 2: „nötigenfalls“ kann auf verschiedene Art und Weise ausgelegt werden.		
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo SG	Abs. 2: Was wird unter dem Begriff "nötigenfalls" verstanden? Entweder ist anzuhalten oder nicht.		
Kapo SH	Wie SH.		
SSR	Abs. 2: Scheint den Fussgängern entgegen zu kommen, ist aber ein insbesondere für Alte lebensgefährlicher Absatz. Freiwilliges Anhalten in einer Kolonne gefährdet zudem den Motorfahrer.		
bfu	Zu Art. 44 Abs. 1 E-StBV: Auch wenn eine Inkohärenz der Pflichten der Fahrzeugführer zu den Pflichten der Fussgänger besteht, plädieren wir für die Beibehaltung der heutigen Regelung, da eine Änderung schlecht kommunizierbar ist. Insbesondere darf nicht vergessen gehen, dass die Fussgänger heute – wie auch mit der vorgeschlagenen Neuformulierung - kein uneingeschränktes Vortrittsrecht haben: sie dürfen gemäss Art. 9 Abs. 3 E-StBV (= Art. 47 Abs.2 VRV heute) dann nicht Gebrauch von ihrem Vortrittsrecht machen, wenn das Fahrzeug bereits so nahe ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten könnte.		

Fussverkehr Schweiz	Ergänzung alinea 2bis ² Auf Strassen ohne Fussgängerstreifen muss im Kolonnenverkehr nötigenfalls angehalten werden, wenn Fussgängerinnen und Fussgänger darauf warten, die Fahrbahn zu überqueren, namentlich in Tempo-30-Zonen sowie im Kolonnenverkehr. Begründung Die Formulierung fordert eine erhöhte Rücksichtnahme und eine gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern (Vgl. auch Antrag XX zu Artikel 4.). Diese ist überall dort angezeigt, wo keine vortrittsberechtigzte Querung vorhanden ist. Die Tempo-30-Zonen sind hier explizit aufzunehmen und ist damit eine adäquate Umsetzung von Art. 33 SVG.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
RdA	Alors que l'art. 33 LCR prescrit de manière toute générale que "le conducteur facilitera aux piétons la traversée de la chaussée", c'est-à-dire également en dehors des passages protégés, l'art. 44 OUR-P se contente de reprendre à son al. 2 la formulation de l'actuel art. 6 al. 3 OCR, ce qui semble exonérer le conducteur de véhicule ne circulant pas en colonne de tout égard particulier envers les piétons désireux de traverser une chaussée dépourvue de passage protégé, et ce quel que soit la fonction de la route concernée. RdA considère qu'il importe de renforcer dès à présent la portée de l'art. 33 LCR dans le cas des rues à trafic modéré ou peu dense, non pourvues de passages pour piétons. Tel doit en particulier être le cas dans les zones 30, en cohérence avec la modification proposée sous chiffre 1 ci-dessus. <u>Proposition:</u> Art. 44 al. 2(nouvelle teneur): <i>Dans une zone 30 ou sur une route secondaire à trafic peu dense, le conducteur s'arrêtera au besoin lorsque des piétons attendent de pouvoir traverser la chaussée et ne bénéficient pas d'un passage pour piétons à proximité.</i> Art. 44 al. 2bis: <i>Sur les autres chaussées dépourvues de passages pour piétons, le conducteur en fera de même s'il circule dans une colonne et que des piétons attendent de pouvoir traverser la chaussée.</i>
Schweizerische Fachstelle für Behindertengerechtes Bauen	Bemerkung zu Abs. 3 Der Vortritt mit dem weissen Stock ist für Menschen mit Sehbehinderung von allergrösster Bedeutung im Hinblick auf die selbständige Bewältigung ihrer Wege im öffentlichen Raum. Wir begrüßen, dass dieser elementare Punkt weiterhin in der Verordnung aufgeführt ist und damit eine für die Gleichstellung und Selbständigkeit blinder und sehbehinderter Menschen im Strassenverkehr entscheidende Regel bestand hat.
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.
	Vortrittsrecht durch hochhalten des weissen Stocks Hat man sich als Fussgänger mit Sehbehinderung an den Trottoirkanten, den taktilen und akustischen LSA-Signalen sowie am Verkehrslärm orientiert und den Weg gefunden, kommt als zweites existenzielles Element folgende über Jahrzehnte bewährte Regelung zur Anwendung: <i>Der Vortritt mit dem weissen Stock gemäss Art. 44 Abs. 3 E-StBV ist für Menschen mit Sehbehinderung von allergrösster Bedeutung im Hinblick auf die selbständige Bewältigung ihrer Wege im öffentlichen Raum.</i> Wir begrüßen, dass dieser <i>elementare Sicherheitsaspekt</i> weiterhin in der Verordnung aufgeführt ist und damit eine für die Gleichstellung und Selbständigkeit blinder, sehbehinderter, taubblinder und hörsehbehinderter Menschen im Strassenverkehr entscheidende Regel bestand hat. Im Zusammenhang mit diesem Vortrittsrecht beantragen wir, dass dieses gegenüber Strassenbahnen und Bussen mit Elektrofahrlösungen ebenfalls festgeschrieben wird (vgl. Art. 9 Abs. 3 E-StBV).
Schweiz. Blinden- und	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. Kommunikative Einrichtungen müssen für blinde und sehbehinderte Menschen eindeutig und unmissverständlich wahrgenommen werden können. Regeln zur Kommunikation sind für alle Verkehrsteilnehmer klar zu formulieren.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 10
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, kf, VAE,			

3.44a Sind Sie mit Art. 44a E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 40
TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
AG	Betreffend Nummerierung verweisen wir auf unsere Bemerkung zu Ziff. 3.20a. Wir begrüßen die Verwesentlichung gegenüber Art. 33 VRV. Nicht abschliessend geklärt erscheint uns, ob die Führerinnen und Führer von fäG Fahrzeugführerinnen und -führer im Sinne dieser Bestimmung sind (vgl. die Bemerkungen unter Ziffer 3.8) im Zusammenhang mit dem 2. Kapitel: "Regeln für Fussgängerinnen und Fussgänger" <u>Antrag:</u> Sicherstellung, dass auch Benützerinnen und Benützer von fäG Lärm und andere Belästigungen zu vermeiden haben.		
Schweiz. Städteverband	Art. 44a E-StBV wird mehrheitlich akzeptiert. Eine Minderheit fordert folgende Anpassungen: - Das unnötige Herumfahren ist in urbanen Verhältnissen ein Problem, weshalb es bei der – nicht abgeschlossenen – Aufzählung zu erwähnen ist. - Abs. 3: Es ist auf die Aufzählung zu verzichten, weil generell so zu fahren ist, dass Anwohner nicht unnötig belästigt werden.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 4
SG	Art. 1 Abs. 1: beim Ausdruck «keinen vermeidbaren Lärm» ist noch «und keine vermeidbaren Belästigungen » (z.B. durch Musik im Auto) hinzuzufügen. Den Ausführungen zu Abs. 2 in den Erläuterungen kann nicht beigespflichtet werden.		
SH	Art. 2: Solange dieser Artikel nicht genau definiert wird, dürfte es sich bei diesem immer um eine „Grauzone“ handeln und der Vollzug eher schwierig sein.		
Kapo GR	Aufzählungen von Stör- und/oder Lärmquellen müssen wie bis anhin in Art. 33 VRV(alt) explizit aufgeführt werden, denn was nicht klar geregelt ist wird als erlaubt betrachtet.		
Kapo SG	Art. 1 Abs. 1: "...keinen vermeidbaren Lärm erzeugen". Dem Begriff "Lärm" ist "Belästigungen" zuzufügen (z.B. durch Musikanlage etc.). Der Auslegung im Kommentar zu Abs. 2 kann nicht beigespflichtet werden.		
Kapo SH	Wie SH.		
Mobilitan t.org	Interdire... La notion d'interdiction est trop extrême. L'article est inutile et démontre un manque total de considération pour les usagers de la route de la part de l'état.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.45 Sind Sie mit Art. 45 E-StBV einverstanden?

JA (54)

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 34
TG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, NE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Stiftung SchweizMobil, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 5
AG	Handzeichen in Personenwagen ohne Beifahrer nur nach links möglich!		
Kapo SO	Absatz 1 in der Praxis bei mehrspurigen Fahrzeugen kaum umsetzbar. Daher fraglich ob Definition so, an dieser Stelle notwendig. Grundsätzlich im Artikel der Betriebssicherheit (29 SVG) abschliessend enthalten.		
Pro Velo Schweiz	Wir begrüßen das Wegfallen der Pflicht, vor Hindernissen Handzeichen geben zu müssen, explizit.		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		
motosuisse	Die Neuregelung von Abs. 2 ist sinnvoll. Allerdings sollte sie ausgedehnt werden. Beim Überholen von stehenden Fahrzeugen sollte kein Zeichen gegeben werden müssen.		
AGVS	Was genau ist mit signalisierten Zonen gemeint? Wäre allenfalls eine Richtungsanzeige aus Gründen der Verkehrssicherheit in gewissen Fällen nicht dennoch erforderlich?		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Kapo GR,			

NEIN mit Bemerkung (12)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 9
SG	Abs. 1: In der Regel verfügt ein Fahrzeugführer nicht über eine Winkelle. Hier ist ein dritter Satz anzufügen «Ist dies nicht möglich, muss die Richtungsänderung besonders vorsichtig vorgenommen werden.»		
BE	Abs. 2: Unnötige Regelung. Antrag: Absatz 2 ersatzlos streichen.		
ZG	Bei der heutigen Verkehrsdichte hat ein nicht wirksamer Richtungsanzeiger direkten Einfluss auf die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs. Es ist deshalb nicht mehr zeitgemäss, den Ausfall des Richtungsanzeigers durch Handzeichen oder Winkellen ersetzen zu wollen. Zudem ist es schwierig, innert nützlicher Frist eine Winkelle zu besorgen. Antrag: Die Regelung, nicht wirksame Richtungsanzeiger eines Fahrzeugs durch Handzeichen oder den Einsatz von Winkellen zu ersetzen, ist aufzuheben. Abs. 1 ist entsprechend anzupassen.		
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.		
bfu	Die Ausnahme von der Richtungsanzeige (Art. 45 Abs. 2 E-StBV) führt zu einer Uneinheitlichkeit, welche die ohnehin nachlassende Bereitschaft zur Richtungsanzeige weiter schwächt. Generell sollte es keine Ausnahmen geben, weil dies die Einheitlichkeit der Regelungen unterminiert. Insbesondere der bisherige Art. 28 Abs. 1 Satz 1 VRV sollte beibehalten werden.		
SFV	Absatz 2: was sind signalisierte Zonen. Ganzer Absatz entfernen. Gefährdet die Verkehrssicherheit.		
KSPD	Winkellen hat kaum jemand dabei. Hier fehlt der Zusatz ‚ist dies nicht möglich, ist die Richtungsänderung besonders vorsichtig vorzunehmen‘.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo SG	Abs. 1: Wie haben sich die Fahrzeugführenden in der Praxis zu verhalten, wenn die Richtungsanzeiger defekt sind? Normalerweise haben diese keine Winkelle bei sich.		
Kapo ZG	Ein nicht wirksamer Richtungsanzeiger hat bei der heutigen Verkehrsdichte Einfluss auf die		

	Verkehrssicherheit des Fahrzeugs. Somit ist es heute nicht mehr zeitgemäss, beim Ausfall des Richtungsanzeigers diesen durch Handzeichen oder Winkkellen ersetzen zu wollen. Zudem wird es schwierig sein, innert nützlicher Frist eine Winkkelle zu besorgen.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
VAE	Eine korrekte Richtungsanzeige ist die Voraussetzung für einen reibungslosen und sicheren Verkehrsfluss. Nicht selten führt ein nicht zurückgestellter Blinker zu einer gefährlichen Situation oder zu einem Stau. Beispiel aus einer gefährliche Situation: Bei einem rechts in die vortrittsberechtigten gebogene Strasse einfahrendes Motorfahrzeug geht der Blinker nicht automatisch zurück, während dieses auf die nahe folgende Verzweigung beschleunigt. Der nach links Abbiegende Radfahrer geht davon aus, dass das sich ihm nähernde Fahrzeug rechts abbiegen wird und fährt diesem direkt vor die Motorhaube. Daher ist die Richtungsanzeige zwingend genauer zu definieren.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 9
BAV, GE, sva FR, vif LU, asa, VCS, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, Stapo ZH,			

3.46 Sind Sie mit Art. 46 E-StBV einverstanden?

JA (50)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 31
TG, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, GR, ZG, NE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, Mobilant.org, IGBF, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 5
OW	Dabei ist zu prüfen, ob der alleinige Einsatz von Blaulicht bei Nacht in Verbindung mit der Dringlich, denselben rechtlichen Schutzzweck erfüllen könnte (Vermeidbarer Lärm zu Nachtruhezeiten).		
AG	Akustische Warnsignale vor unübersichtlichen Kurven ausserorts (kontrollierbar)?		
Kapo GR	Hinweis: Abs. 2 lit. b: Hier fragt es sich, ob vor unübersichtlichen, engen Kurven ausserorts wirklich immer akustisch gewarnt werden muss. Wichtiger ist hier die angepasste Fahrweise.		
Kapo OW	Dabei ist zu prüfen, ob der alleinige Einsatz von Blaulicht bei Nacht, in Verbindung mit der Dringlichkeit, denselben rechtlichen Schutzzweck erfüllen könnte (Vermeidbarer Lärm zu Nachtruhezeiten).		
bfu	Positiv ist insbesondere der neue Art. 46 Abs. 5 E-StBV, welcher die Verwendungsbedingungen für das gelbe Gefahrenlicht – im Interesse der Strassenunterhaltungsdienste - jetzt neu auf Verordnungsebene regelt.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
AGVS	Der in Abs. 5 geregelte Einsatz des gelben Gefahrenlichts ergab sich bisher aus dem Eintrag im Fahrzeugausweis (Art. 110 VTS). Kann davon ausgegangen werden, dass das gelbe Gefahrenlicht (Drehlicht) bei Gefahr auch eingeschaltet werden darf, wenn Arbeitsgeräte mitgeführt werden, die nicht drei Meter breit sind?		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (14)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 10
SG	Abs. 4 ist wie folgt zu ergänzen: «Das Blaulicht darf zum Schutz der Einsatzkräfte solange in Betrieb gehalten werden bis die Unfall- oder Gefahrenstelle ausreichend signalisiert ist.»		
OW	Dabei ist zu prüfen, ob der alleinige Einsatz von Blaulicht bei Nacht in Verbindung mit der Dringlich, denselben rechtlichen Schutzzweck erfüllen könnte (Vermeidbarer Lärm zu Nachtruhezeiten).		
SH	Abs 2 lit. b: Dieser Wortlaut kann weggelassen werden, zumal diese Vorschrift von der Polizei nicht überprüft- und von den Fahrzeugführern nicht umgesetzt wird. Abs. 5: Gelbes und blaues Gefahrenlicht... Die gängige Praxis zeigt auf, dass die Gefahrenlichter bis zur vollständigen Sicherung der Unfallstelle in Betrieb bleiben.		
LU	Abs. 5: „...solange das fahrende Fahrzeug...“		
KSPD	Abs. 4: zusätzlich zum vorgegebenen Text: Das Blaulicht darf zum Schutz der Einsatzkräfte solange in Betrieb gehalten werden, bis die Unfall oder Gefahrenstelle ausreichend gesichert und signalisiert ist.		
Kapo AI	Abs. 4: Auf Unfallstellen wird das Blaulicht vielfach bis zur vollständigen Signalisation der Unfallstelle präventiv in Betrieb gehalten. Dies ist sinnvoll und dient der Sicherheit in ausserordentlichen Situationen. Die Formulierung des Absatzes ist der Praxis anzupassen.		
Kapo GR	Wie Ja mit Bemerkung.		
Kapo OW	Wie Ja mit Bemerkung.		

Kapo SG	Abs. 4: Auf Unfallstellen wird das Blaulicht vielfach bis zur vollständigen Signalisation der Unfallstelle präventiv in Betrieb gehalten. Dies ist sinnvoll und dient der Sicherheit in ausserordentlichen Situationen. Die Formulierung des Absatzes ist der Praxis anzupassen.
Kapo SH	Wie SH.
SVLT	Zu Absatz 5: Der Einsatz des gelben Gefahrenlichtes ergab sich bisher aus dem Eintrag im Fahrzeugausweis (Art. 110, VTS). Kann davon ausgegangen werden, dass das gelbe Gefahrenlicht (Drehlicht) bei Gefahr auch eingeschaltet werden darf, wenn Arbeitsgeräte mitgeführt werden, die nicht drei Meter breit sind?
BUL	Dass das Drehlicht nur noch bei Gefahr eingeschaltet werden darf, braucht nicht festgelegt zu werden, da dies in der Praxis weitgehend so gemacht wird. Wichtiger wäre zu ermöglichen, dass das Drehlicht bei Gefahr (z.B. unübersichtliche schmale Strassen, schlechte Sicht) auch eingeschaltet werden darf, wenn Zusatzgeräte oder Arbeitsanhänger mitgeführt werden, die nicht über drei Meter breit sind, aber das Zugfahrzeug seitlich überragen.
SIK	Wie BUL.
Abt. N Bereich VM	Sind künstlich erzeugte Töne von e-Mobilen zur besseren Wahrnehmung durch andere Verkehrsteilnehmer auch „akustische Warnsignale“?

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)		
wovon	Bund: 1	Kantone: 1 Übrige Stellen: 13
BAV, GE, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,		

3.47 Sind Sie mit Art. 47 E-StBV einverstanden?

JA (54)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 35
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, UR, NW, AR, SZ, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, SFV, TCS, ACS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 5
JU	Supprimer « lorsque le véhicule est stationné sur une bande d'arrêt d'urgence, » L'obligation de poser le signal dans ce cas devrait être abrogé. Trop dangereux pour les conducteurs qui vont poser ce signal.		
NE	Al. 2 : Supprimer l'obligation de poser le triangle de panne "sur une bande d'arrêt d'urgence", cela représente un grand danger lors de la pose ou dépose du signal.		
VD	Supprimer l'obligation de mettre un triangle lorsqu'un véhicule est stationné sur la BAU.		
Schweiz. Gewer- bever- band	Wie ASTAG.		
ASTAG	Absatz 4 ist zu einschränkend formuliert. Es sollte auch zulässig sein, dass ein schweres Motorfahrzeug mit eingeschalteten Warnblinklichtern ein Rückwärtsmanöver ausführt, denn dadurch kann optisch auf ein gewisses Gefahrenpotential aufmerksam gemacht werden.		
strasse schweiz	Abs. 4 ist u.E. zu einschränkend formuliert. Es sollte auch zulässig sein, dass namentlich ein schweres Motorfahrzeug mit eingeschalteten Warnblinklichtern ein Rückwärtsmanöver ausführen darf; dadurch kann optisch auf ein gewisses Gefahrenpotenzial aufmerksam gemacht werden.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Absatz 4 ist zu einschränkend formuliert. Es sollte auch zulässig sein, dass ein schweres Motorfahrzeug mit eingeschalteten Warnblinklichtern ein Rückwärtsmanöver ausführt, denn dadurch kann optisch auf ein gewisses Gefahrenpotential aufmerksam gemacht werden.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
ACS,			

NEIN mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 6 (1)
BE	Abs. 4b Begriff Tempodifferenz muss definiert werden oder ersetzen mit Begriff Geschwindigkeitsdifferenz.		
SH	Abs. 2: Weshalb wird nicht die Terminologie „innerorts und ausserorts“ verwendet und die entsprechende Meterzahl dazugefügt. Macht es in diesem Zusammenhang nicht Sinn, gleich die Vorschrift betreffend Tragen von Warnwesten einzuführen.		
COCRBT	Supprimer « lorsque le véhicule est stationné sur une bande d'arrêt d'urgence, » L'obligation de poser le signal dans ce cas devrait être abrogé. Trop dangereux pour les conducteurs qui vont poser ce signal. (NE)		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo SH	Wie SH.		
Schweiz. Gewerbe verband	Wie ASTAG.		
ASTAG	Wie Ja mit Bemerkung.		

AGVS	Wie Ja mit Bemerkung.
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 4 Warum soll es verboten sein, wenn ein schweres Motorfahrzeug mit eingeschalteter Warnblinkanlage ein Rückwärtsmanöver aus-führt. Das eingeschaltete Warnlicht macht doch optisch auf ein gewisses Gefahrenpotenzial, verstehe ungewöhnlichen Verkehrsab-lauf aufmerksam. Ergänzen Abschnitt b; „ rückwärts fahrende schwere Motorwagen “

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 13
BAV, GE, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.48 Sind Sie mit Art. 48 E-StBV einverstanden?

JA (35)

wovon	Bund: 1	Kantone: 12	Übrige Stellen: 22
TG, SG, GL, SO, JU, BL, AG, GR, NE, UR, VD, VS, Stadt Bern, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo BL, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 5
BS	Wir schlagen jedoch die Einführung einer neuen Litera vor. Abs. 2 lit. c: „bei entgegenkommenden Fussgängerinnen und Fussgänger“.		
NW	Grundsätzlich ja; Abs. 1 ist für den Vollzug äusserst schwierig und kaum durchsetzbar. Weshalb schreibt man nicht vor, dass das Abblendlicht auch tagsüber eingeschaltet werden muss? So würde auch der Abs. 6 entfallen.		
Kapo BS	Wie BS.		
Kapo GR	Hinweis: Abs. 6 sollte ergänzt werden durch: Bei Motorfahrzeugen ohne Tagfahrlichter müssen auch tagsüber die Abblendlichter eingeschaltet werden, die Tagfahrlichter müssen auch eingeschaltet sein. (Ist bei Via Sicura vorgesehen).		
Kapo NW	Grundsätzlich ja; Abs. 1 ist für den Vollzug äusserst schwierig und kaum durchsetzbar. Weshalb schreibt man nicht vor, dass das Abblendlicht auch tagsüber eingeschaltet werden muss? So würde auch der Abs. 6 entfallen.		
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.		
AGVS	Müssten in Abs. 2 Bst. a nicht auch Fussgänger erwähnt werden? Die in Abs. 5 vorgeschlagene Regelung, wonach ausserhalb von Parkierungsflächen und ausserhalb von Bereichen mit ausreichender Beleuchtung mehrspurige Fahrzeuge nur abgestellt werden dürfen, wenn sie mit Standlichtern beleuchtet sind, ist u.E. zu eingeschränkt. Allenfalls sind auch andere Beleuchtungsmöglichkeiten zuzulassen.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (29)

wovon	Bund:	Kantone: 9	Übrige Stellen: 20
OW	In Absatz 1 sollte die Ergänzung „Am <u>fahrenden</u> Fahrzeug ...“ allfälligem Missbrauch vorgehen.		
BE	Abs. 5: Die Formulierung dieser Neuregelung ist unklar, kaum durchsetzbar und würde eine Ergänzung in der E-BSSV bedingen: - Unklar ist, was eine „ausreichende Beleuchtung“ ist. - In Art. 64 Abs. 2 E-BSSV müsste ergänzt werden, dass Parkfelder stets in retroreflektierender Ausführung markiert werden müssen. Parkfelder (auch nicht-reflektierende) sind als gekennzeichnete Parkierungsflächen zu bezeichnen und könnten auch auf unbeleuchteten Strassen angebracht sein. - Fahrzeuge stehen vielfach unbenutzt mehrere Tage an derselben Stelle. Keine Autobatterie wird es ohne Nachladen überleben, wenn das Standlicht mehrere Tage/Nächte eingeschaltet ist. - Fahrzeuge sind serienmässig mit Reflektoren ausgerüstet, die das Erkennen der Fahrzeuge gewährleistet. Antrag: Verzicht auf diese Neuregelung.		
TI	Cpv. 6: l'enunciato formulato dall'avamprogetto è corretto (comportamento consigliato e non obbligatorio). Sarebbe tuttavia più corretta una formulazione del tipo "si consiglia" oppure "si invita", anziché "dovrebbero".		
ZH	Es kann darauf verzichtet werden, dass parkierte Fahrzeuge nachts innerorts beleuchtet werden müssen. Nach der heutigen Regelung müssten sie beleuchtet werden, was aber		

	nicht der Praxis entspricht.
SH	Abs. 6: Der Begriff sollen darf nicht verwendet werden. Entweder ist es eine Vorschrift die Abblendlichter einzuschalten oder keine.
LU	Abs. 3: Nebel- und Fernlichter sind kein eigentliches Problem mehr. Wir beantragen die 50 m - Marke aufzuheben.
ZG	Seit dem 1. Februar 2011 sind Tagfahrlichter bei Neufahrzeugen Pflicht. Unter diesem Aspekt ist im Interesse der Verkehrssicherheit die Beleuchtung der Fahrzeuge bei Dämmerung, schlechter Witterung usw. strenger zu handhaben. Antrag: Bei schwierigen Witterungsverhältnissen ist das Fahren mit Abblendlicht vorzuschreiben.
AR	lit. b Abs. 5 streichen Abs. 2 lit. a: Die Umschaltung von Fern- auf Abblendlicht macht lediglich Sinn, wenn der entgegenkommende Fahrzeuglenker geblendet wird und nicht immer, wenn ein Fahrzeug kommt. Widerspruch zu Bundesgerichtsentscheid betreffend Sichtweite mit Geschwindigkeiten über 80 km/h.
SZ	Absatz 7: verständliche Formulierung nötig.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo OW	In Absatz 1 sollte die Ergänzung ‚Am <u>fahrenden</u> Fahrzeug‘ allfälligem Missbrauch vorgreifen.
Kapo TG	bs. 2 lit. a: Die Umschaltung von Fern- auf Abblendlicht macht lediglich Sinn, wenn der entgegenkommende Fahrzeuglenker geblendet wird und nicht partout, wenn ein Fahrzeug kommt. Insbesondere auf der Autobahn dürften die entgegenkommenden Fahrzeuglenker kaum geblendet werden. Das BGE stellte bezüglich genügender Sichtweite mit Abblendlicht eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h fest. Ohne beim Hintereinanderfahren müsste demzufolge auf der Autobahn in der Regel mit Fernlicht gefahren werden, oder lediglich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.
Kapo ZG	Hier würde eine klarere Regelung begrüsst. z.B. könnte erwähnt werden, dass das Abblendlicht eingeschaltet werden muss, sobald die Strassenbeleuchtung eingeschaltet wird. Somit könnten die immer zahlreicheren Fahrten mit Standlicht unterbunden werden.
Kapo ZH	Wie ZH.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	lit. b, Abs. 5 streichen Abs. 2, lit. a: Die Umschaltung von Fern- auf Abblendlicht macht lediglich Sinn, wenn der entgegenkommende Fahrzeuglenker geblendet wird und nicht immer wenn ein Fahrzeug kommt. Rechtlicher Widerspruch zu Bundesgerichtsentscheid betreffend Sichtweite mit Geschwindigkeiten über 80 km/h
Stapo SG	lit. b, Abs. 5 streichen Abs. 2, lit. a: Die Umschaltung von Fern- auf Abblendlicht macht lediglich Sinn, wenn der entgegenkommende Fahrzeuglenker geblendet wird und nicht immer wenn ein Fahrzeug kommt. Rechtlicher Widerspruch zu Bundesgerichtsentscheid betreffend Sichtweite mit Geschwindigkeiten über 80 km/h
Schweiz. Bauernverband	L'éclairage des remorques agricoles hors des emplacements de parc signalés et hors des zones suffisamment éclairées est une aberration. Un stationnement sans éclairage dans une cour, un chemin rural, aux alentours de la ferme, etc. doit être autorisé pour les véhicules agricoles.
SFV	Absatz 2 a: Wenn Fussgänger entgegen kommen?!
SVLT	Die vorgeschlagene Beleuchtungspflicht für sämtliche mehrspurige Fahrzeuge ist nicht angemessen und geht grundsätzlich viel zu weit. Unter Beachtung der Ausrüstungspflicht mit Rückstrahlern vorne und hinten für alle Anhänger ist das Gefährdungspotenzial nicht so gross, die solche rigide Vorschläge nötig machen. Zudem hat der andere Verkehrsteilnehmer / Fahrzeuglenker sein Fahrverhalten immer der Situation anzupassen, insbesondere nachts und bei schlechter Sicht. Absurd wird diese Beleuchtungspflicht im Umfeld der Landwirtschaft. Mit der inzwischen obligatorischen Heckmarkierungstafel sind die landwirtschaftlichen Anhänger auch nachts und bei schlechter Sicht sehr gut zu erkennen.

	Antrag / Forderung: Landwirtschaftliche Fahrzeuge / Anhänger müssen weiterhin auf Feldwegen, am Strassenrand, auf Plätzen, im Hofareal etc. ohne Beleuchtungspflicht abgestellt werden können.
BUL	Dass landwirtschaftliche Anhänger künftig im Dunkeln nur noch auf Parkfeldern abgestellt werden dürfen, ist absurd. Landwirtschaftliche Anhänger müssen weiterhin auf Feldwegen, am Strassenrand, auf Plätzen, im Hofareal etc. abgestellt werden können. Selbstverständlich müssen dabei die vorgeschriebenen Rückstrahler einwandfrei sein. Zudem ist gegebenenfalls ein geeignetes Signal zu stellen. Mit der obligatorischen Heckmarkierungstafel und der zunehmenden freiwilligen Ausrüstung mit Konturmarkierung können diese Anhänger heute ausreichend sichtbar gemacht werden. Wenn die anderen Verkehrsteilnehmer das erforderliche Licht einschalten, können sie im Dunkeln auch einen auf der Strasse abgestellten landwirtschaftlichen Anhänger rechtzeitig erkennen.
SIK	Wie BUL.
Mobilisant.org	L'alinéa 6 est trop exigeant. L'obligation d'allumer les phares est une mesure qui se justifie peut être dans certains pays nordiques, où la latitude implique des journées courtes et des nuits longues à certaines période de l'année. La Suisse n'est pas dans une telle situation. L'augmentation des accidentés piétons et deux-roues durant l'année de la campagne du BPA en faveur des phares allumés en permanence démontre que cette mesure n'est pas souhaitable. Les nouveaux véhicules qui seront adaptés avec des feux de jours permettront une meilleure différenciation. Il serait plus logique si déjà, d'imposer l'utilisation des feux de position et non de croisement pour la circulation de jour.
SSR	Abs. 6: „sollen“ ist für entgegenkommende Fahrer gefährlich, entweder haben tagsüber alle Fahrzeuge Licht oder alle haben keines.
motosuisse	Bemerkungen zu Abs. 6: Wir sind wie bisher der Meinung, dass eine Beleuchtung tagsüber nur für Motorräder vorgesehen werden soll, da sie zu deren Erkennbarkeit beiträgt. Fahren alle Fahrzeuge beleuchtet, geht dieser spezielle Effekt für das Motorrad verloren.
IGBF	⁶ Hier beantragen wir folgende Änderung: Bei Motorfahrzeugen ohne Tagfahrlicht müssen die Abblendlichter auch tagsüber eingeschaltet sein. Begründung: Im Rahmen von Via sicura ist die Einführung eines Lichtfahrobligatoriums auch tagsüber, erklärtes Ziel. Mit dieser Umformulierung würde eine diesbezügliche SVG-Revision und damit ein Parlamentsbeschluss unnötig und eine schnellere Umsetzung wäre möglich. Dadurch könnten etliche Tote und Verletzte „eingespart“ werden! ⁷ Bei der Verwendung von Tagfahrlichtern müssen hinten keine Schlusslichter brennen. Will heissen, dass des nachts sowie in Tunnels die normalen Abblendlichter trotzdem eingeschaltet werden müssen.
Abt. N Bereich VM	Nebellichter sind auch nützlich bei Finsternis im Bereich von Wildtierpassagen. Bedingt durch die seitliche Abstrahlung werden Fahrzeuge durch die Wildtiere besser wahrgenommen und andererseits können seitlich herannahende Wildtiere vom Fahrzeuglenker besser erkannt werden. Nebellichter sollten im Bereich von Wildtierpassagen erlaubt sein.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)

wovon Bund: 1

Kantone: 1

Übrige Stellen: 13

BAV,
GE,
sva FR, vif LU,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,
Stapo ZH,

3.49 Sind Sie mit Art. 49 E-StBV einverstanden?

JA (47)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 28
SG, OW, GL, SO, BE, TI, BL, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, IGBF, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 3
BS	Die Wiedereinführung der rechtlichen Möglichkeit, mit Fahrzeugen zum Bau, zum Unterhalt und zur Reinigung der Strasse, soweit dies für die Aufgabenerfüllung notwendig ist, von den Verkehrsregeln abzuweichen, begrüssen wir sehr.		
JU	A ajouter : let. c : aux véhicules des services feux bleus même s'il ne s'agit pas de course urgente.		
NE	Ajouter : Al. c : aux véhicules des services à feux bleus, même s'il ne s'agit pas de course d'urgence.		
Kapo BS	Wie BS.		
Schweiz. Städteverband	Die Bestimmung wird mehrheitlich begrüsst. Eine Minderheit fordert folgende Anpassungen: - Fahrzeuge für z.B. Tramschienenunterhalt sind nicht erwähnt, obwohl ihnen eine ähnliche Funktion zukommt wie für Fahrzeuge, welche für den Bau, Unterhalt sowie der Strassenreinigung eingesetzt werden. - Zur Erfüllung der Aufgaben aller Blaulichtorganisationen (Gefahrenabwehr, Strafverfolgung, etc.) ist es häufig unerlässlich, dass Verkehrsregeln verletzt werden müssen. Die Einsätze sind aber nicht immer dringliche Dienstfahrten, z.B. Verfolgung mit Videofahrzeug, taktisches Nähern bei Überfallalarmen, Patrouillenfahrten im Fahrverbot (Drogenszene), kriminalpolizeiliche Aufgaben (Observationen), Parkieren bei Einsätzen, etc. Auch wenn solche Einsätze umstritten sind, fehlt es bis dato an einer entsprechenden Rechtfertigungsnorm im Strassenverkehrsrecht; man muss sich mit polizeilichen Generalklauseln und Polizeigesetzen behelfen. Dieser Mangel ist dringend zu beheben und die Aufzählung ist daher entsprechend zu ergänzen.		
AGVS	Müssten hier nicht auch die Notfall- und Polizeidienste erwähnt werden? Der geltende Art. 64 Abs. 2 VRV („Arbeitsfahrzeuge, Tiertransportfahrzeuge, Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h, landwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h und Tierfuhrwerke dürfen eine Breite von 2,55 m auch auf Strassen aufweisen, auf denen eine Höchstbreite von 2,30 m signalisiert ist“) sollte u.E. beibehalten werden.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (15)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 12
TG	Diese Norm sollte mit einer zusätzlichen lit. c ergänzt werden, indem eine Rechtsgrundlage für das Abweichen von Verkehrsregeln für den polizeilichen Aufgabenvollzug ohne die Verwendung der besonderen Warnsignale (Nachfahrmessungen, Observationen) geschaffen wird.		
ZH	Ergänzung mit lit. c: Schaffung einer Rechtsgrundlage für das Abweichen von den Verkehrsregeln für den polizeilichen Aufgabenvollzug (z.B. Nachfahrmessungen, Fahrverbotsüberwachung, Nachfahrten zwecks Lenkeridentifikation usw.).		
AR	Ergänzung mit lit. c: Schaffung einer Rechtsgrundlage für das Abweichen von Verkehrsregeln für den polizeilichen Aufgabenvollzug ohne die Verwendung der besonderen Warnsignale (Nachfahrmessungen Observationen, etc.).		

KSPD	Ergänzung mit lit. c: Schaffung einer Rechtsgrundlage für das Abweichen von Verkehrsregeln für den polizeilichen Aufgabenvollzug ohne die Verwendung der besonderen Warnsignale (Nachfahrmessungen Observationen, etc.).
COCRBT	A ajouter : Al. c : aux véhicules des services feux bleus même s'il ne s'agit pas de course urgente.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo TG	Ergänzung mit lit. c: Schaffung einer Rechtsgrundlage für das Abweichen von Verkehrsregeln für den polizeilichen Aufgabenvollzug ohne die Verwendung der besonderen Warnsignale (Nachfahrmessungen, Observation etc.)
Kapo ZH	Wie ZH.
Stapo Chur	Ergänzung mit lit. c: Schaffung einer Rechtsgrundlage für das Abweichen von Verkehrsregeln für den polizeilichen Aufgabenvollzug ohne die Verwendung der besonderen Warnsignale (Nachfahrmessungen Observationen, etc.).
Stapo SG	Ergänzung mit lit. c: Schaffung einer Rechtsgrundlage für das Abweichen von Verkehrsregeln für den polizeilichen Aufgabenvollzug ohne die Verwendung der besonderen Warnsignale (Nachfahrmessungen Observationen, etc.).
SFV	c. In Notfällen
SVLT	Landwirtschaftliche Arbeitskarren müssen ohne Bewilligung von den Massbegrenzungen abweichen können. Antrag: Bisheriger Art . 64, Absatz 2, VRV einfügen.
BUL	Schwere landwirtschaftliche Arbeitskarren wie Mähdrescher müssen ohne Bewilligung von den Mass- und Gewichtsbegrenzungen abweichen können.
SIK	Wie BUL.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 13
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, Mobilitant.org, kf, VAE, Stapo ZH,		

Artikel 50 existiert in der aktuellen Verordnung nicht mehr. Die Verordnung wird zu einem späteren Zeitpunkt vollständig korrekt durchnummeriert.

3.51 Sind Sie mit Art. 51 E-StBV einverstanden?

JA (37)

wovon Bund: 1 Kantone: 14 Übrige Stellen: 22

SG, OW, GL, SO, TI, JU, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, VD, VS,
Stadt Bern,
vif LU,
Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, ACS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
COCRB, Kapo AG, Kapo GR, Kapo OW, Kapo SG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (7)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 5

BS	Eventuell könnte im Absatz 3 auch die Ausnahmeregelung bezüglich Kreisel (aus Artikel 114 E-StBV) aufgenommen werden.
NW	Ausser Abs. 3 Buchstabe b : Geradeausfahren auf Rechtsabbiegestreifen birgt zu grosse Gefahren und zusätzliche Konflikte. Buchstabe b ist ersatzlos zu streichen. (Siehe auch Bemerkungen unter 2.16 Allgemeine Fragen)
Kapo BS	Wie BS.
Kapo SO	Die Aufführung von Art. 114/4 StBV würde an dieser Stelle auch Sinn machen.
Kapo NW	Ausser Abs. 3 Buchstabe b : Geradeausfahren auf Rechtsabbiegestreifen birgt zu grosse Gefahren und zusätzliche Konflikte. Buchstabe b ist ersatzlos zu streichen. (Siehe auch Bemerkungen unter 2.16 Allgemeine Fragen)
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.
Schweiz. Städteverband	Eine Mehrheit begrüsst die Bestimmung. Eine Minderheit fordert die Erwähnung von Art. 114 Abs. 4 E-StBV in dieser Bestimmung.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (30)

wovon Bund: Kantone: 8 Übrige Stellen: 22

TG	Art. 51 Abs. 3 lit. b E-StBV ist zu streichen. Mit der neuen Regelung würden mehrere zusätzliche Gefahren und Kollisionspunkte herbeigeführt und die Verkehrssicherheit verschlechtert werden. Ohne Markierung oder Signalisation ist die Geradeausfahrt für Radfahrerinnen und Radfahrer auf einem Rechtsabbiegestreifen nicht vorstellbar. Gemäss den Erläuterungen zum Begriff Radstreifen (Art. 2 Abs. 5 E-StBV) ist jedoch festgehalten, dass ein Radstreifen nicht als eigener Fahrstreifen, sondern als markierter Bestandteil eines allfälligen Fahrstreifens betrachtet wird, welcher für Radfahrerinnen und Radfahrer bestimmt ist.
BE	Allgemein: Beim Verweis auf Art. 34 Abs. 1 fehlt die Bezeichnung "SVG". Abs. 3: Regelung für Kreisverkehrsplätze muss hier erfolgen anstelle in Art. 114 Abs. 4 E-StBV. Verkehrsregeln sind darauf auszurichten, verkehrssicheres Verhalten zu fördern. Die Einschränkung im Sinne der Erläuterungen zu Art. 51, nur im engsten Bereich einer Verzweigung vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen zu dürfen, läuft diesem Grundsatz zuwider und steht im Widerspruch zum Gebot „Frühzeitig einzuspüren“. Zudem sollen Radfahrer nicht gezwungen sein, bei Längsparkierstreifen im Gefahrenbereich aufgehender Autotüren oder bei unübersichtlichen seitlichen Zutritten in der Gefahrenzone der Hauszüge und Grundstückszufahrten fahren zu müssen. Schliesslich muss die Regelung für Kreisverkehrsplätze hier erfolgen anstelle in Art. 114 Abs. 4 E-StBV. Antrag: lit. c: auf Kreisfahrbahnen lit. d: entlang von Längsparkierstreifen und unübersichtlichen seitlichen Zutritten.
BL	Absatz 3 Buchstabe b : Den Radfahrenden sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit das Geradeausfahren auf Rechtsabbiegestreifen nicht gestattet werden.
ZH	Art 51 Abs. 3 lit. b E-StBV ist zu streichen. Begründung: Mit der neuen Regelung würden zusätzliche Gefahren und Kollisionspunkte herbeigeführt. Die Verkehrssicherheit wird verschlechtert (vgl. auch Bemerkungen zu Frage 2.16 und 3.164).

SH	Abs. 3 lit. b: Nur im Zusammenhang mit StBV Anhang 1 (K.08).
AG	Abs. 3: Abweichen vom Rechtsfahrgebot für Radfahrer im Kreisel ergänzen.
AR	lit. b: zu kompliziert und zu gefährlich, schafft überdies Rechtsunsicherheit.
SZ	Antrag: Absatz 3 Bst. b ersatzlos streichen weil Gefahrpotential vorhanden.
Grüne	In der Praxis ist festzustellen, dass der Begriff des Rechtsfahrens sehr unterschiedlich interpretiert wird. Aus der Forschung ist bekannt, dass Rechtsfahren zu nahe am rechten Rand gefährlicher sein kann als Fahren zu weit gegen die Strassenmitte. Dies aus folgenden Gründen: - Wer zu nahe an der Trottoirkante fährt, läuft Gefahr, diese zu touchieren. Dies geschieht insbesondere dann, wenn zu nahe überholt wird. - Wer zu nahe am rechten Rand fährt, wird weniger gut wahrgenommen und setzt sich dem Risiko aus, übersehen oder in zu geringem Abstand überholt zu werden. Zu nahes Überholen ist für Radfahrende dann besonders gefährlich, wenn rechts kein Raum zum Ausweichen mehr besteht. - Entlang von parkierten Autos ist zu nahes Fahren äusserst gefährlich, wenn Fahrzeuginsassen Türen öffnen. - An der Trottoirkante bestehen verschiedene zusätzliche Gefahren wie Schachtdeckel, Abfälle, Zu Fuss Gehende und Tiere am Trottoirrand. - Namentlich bei trottoirlosen Strassen: Entlang von Einfriedungen und Mauern ist die Einsehbarkeit von Grundstücksausgängen und -ausfahrten schlechter, je weiter rechts gefahren wird. Aus all diesen Gründen scheint es ratsam, den Begriff des Rechtsfahrens für alle Fahrzeuge derart zu definieren, dass Mindestabstand und situatives Verhalten miteinander kombiniert werden: <i>Art 51, Abs 1bis (neu): „Rechtsfahren bedeutet das Fahren auf der rechten Seite der Fahrbahn unter Einhaltung einer Distanz von mindestens 70 cm vom Fahrbahnrand beziehungsweise vom Hindernis. Dabei sind die örtlichen baulichen und verkehrlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen.“</i> Der Abs. 3 sieht vor, dass Fahrräder auf Fahr- und Einspurstreifen vom Rechtsfahren abweichen dürfen. Je nach Lage der Verzweigung (Steigung, Gefälle, Bogeninnen- bzw. -aussenseite), Länge des Einspurstreifens und der Verkehrsbelastung und weiteren Gegebenheiten – zum Beispiel bei einer Verbreiterung der Fahrbahn vor Verzweigungen – kann es angebracht und aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten sein, bereits vorher vom Rechtsfahren abzuweichen und einzuspuren. Ausserdem bezeichnet der Abs. 3 Linksabbiegestreifen sowie Rechtsabbiegestreifen, auf denen Velos geradeaus fahren dürfen, als Fälle, in denen Velos vom Rechtsfahren abweichen können. Die neue zweite Möglichkeit wird als Schritt in die richtige Richtung begrüsst. Die Formulierung ist aber zu eng, sowohl was die Fahrrichtung des Velos, als auch was die Fahrrichtung des übrigen Verkehrs betrifft: Es ergeben sich für Velos zusätzliche Gefahren leider auch in Fahrstreifen, in denen alle Fahrzeuge geradeaus- und rechtsabbiegen dürfen, sowie in Fahrstreifen, die gleichzeitig auch das Linksabbiegen vorsehen, also bei allen Mehrrichtungsspuren, wenn sie rechts in der Spur fahren müssen. Sicherheitsbewusste Velofahrende werden sich in der Mitte der Spur bewegen, wenn sie nach links abbiegen wollen, aber auch dann, wenn sie geradeaus möchten in einer Spur, die das Rechtsabbiegen erlaubt. Aus diesen Überlegungen ergibt sich folgender Formulierungsvorschlag: <i>Art. 51, Abs. 3, Bst. a.: „vor und (neu) auf Fahrstreifen, die das Linksabbiegen gestatten;“</i> <i>Art. 51, Abs. 3, Bst. b.: „vor und (neu) auf Mehrrichtungsspuren (neu), auf denen die Fahrräder entgegen dem übrigen Verkehr geradeaus fahren dürfen.“</i> Gemäss Art. 114, Abs. 4 des Verordnungsentwurfs dürfen Velofahrende auf Kreisfahrbahnen vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen. Aus Gründen der Vollständigkeit und der Übersichtlichkeit sollte diese Bestimmung in Art. 51, Abs. 3 wiederholt werden. Dabei ist zu ergänzen, dass das Recht auch auf der Zufahrt zum Kreisverkehrsplatz gilt. Es verhindert kritische Situationen bei der Einfahrt in den Kreisverkehrsplatz (z.B. Hinterradunfälle) und wird von vielen Polizeicorps bereits heute so instruiert: <i>Art. 51, Abs. 3 Bst. c. (neu): „auf Kreisfahrbahnen und deren Zufahrten.“</i>
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo an.
bfu	Zu Art. 51 E-StBV generell: Insbesondere die Aufhebung von Art. 7 Abs. 1 Satz 2 VRV können wir nicht nachvollziehen. Zu Art. 51 Abs. 3 lit. b E-StBV insbesondere: Die Formulierung in den Erläuterungen zur E-StBV ist klarer als der vorgeschlagene Wortlaut. Daher schlagen wir folgende Umformulierung vor: b. auf Rechtsabbiegestreifen, auf denen die Fahrräder anders als der übrige Verkehr geradeaus fahren dürfen.

SFV	Absatz 2: mehrspurige Motorfahrzeuge durch Motorfahrzeuge ersetzen. Auch Motorräder fahren links.
TCS	Al. 3 lit a, corriger "obliquer à droite gauche" Al. 3 lit b voir remarques 2.15.
Pro Velo Schweiz	In der Praxis stellen wir fest, dass der Begriff des Rechtsfahrens sehr unterschiedlich interpretiert wird. Aus der Forschung ist bekannt, dass Rechtsfahren zu nahe am rechten Rand gefährlicher sein kann als Fahren zu weit gegen die Strassenmitte, dies aus folgenden Gründen: - Wer zu nahe an der Trottoirkante fährt, läuft Gefahr, diese zu touchieren. Dies geschieht insbesondere dann, wenn zu nahe überholt wird. - Wer zu nahe am rechten Rand fährt, wird weniger gut wahrgenommen und setzt sich dem Risiko aus, übersehen oder in zu geringem Abstand überholt zu werden. Zu nahes Überholen ist für Radfahrende dann besonders gefährlich, wenn rechts kein Raum zum Ausweichen mehr besteht. - Entlang von parkierten Autos ist zu nahes Fahren äusserst gefährlich, wenn Fahrzeuginsassen Türen öffnen. - An der Trottoirkante bestehen verschiedene zusätzliche Gefahren wie Schachtdeckel, Abfälle, Fussgänger und Tiere am Trottoirrand. - Namentlich bei trottoirlosen Strassen: Entlang von Einfriedungen und Mauern ist die Einsehbarkeit von Grundstücksausgängen und -ausfahrten schlechter, je weiter man rechts fährt,... Aus all diesen Gründen scheint es ratsam, den Begriff des Rechtsfahrens zu definieren. Wir beantragen einen neuen Absatz, der eine Kombination von Mindestabstand und situativem Verhalten festlegt und für alle Fahrzeuge gilt: "1. Rechtsfahren bedeutet das Fahren auf der rechten Seite der Fahrbahn unter Einhaltung einer Distanz von mindestens 70 cm vom Fahrbahnrand beziehungsweise vom Hindernis. Dabei sind die örtlichen baulichen und verkehrlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen." ► Abs. 3 sieht vor, dass Fahrräder auf Fahr- und Einspurstreifen vom Rechtsfahren abweichen dürfen. Je nach Lage der Verzweigung (Steigung, Gefälle, Bogeninnen- bzw. -aussenseite), Länge des Einspurstreifens und der Verkehrsbelastung und weiteren Gegebenheiten - zum Beispiel bei einer Verbreiterung der Fahrbahn vor Verzweigungen - kann es angebracht und aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten sein, bereits vorher vom Rechtsfahren abzuweichen und einzuspuren. (Vgl. hierzu die Forderung von Art. 57 Abs. 1 E-StBV, frühzeitig einzuspuren.) Antrag: "3 a. vor und auf (...), die das Linksabbiegen gestatten; b. vor und auf (...)" Abs. 3 nennt Linksabbiegestreifen sowie Rechtsabbiegestreifen, auf denen Velos geradeaus fahren dürfen als Fälle, in denen Velos vom Rechtsfahren abweichen können. Wir begrüssen die neue zweite Möglichkeit als Schritt in die richtige Richtung. Die Formulierung ist aber zu eng, sowohl was die Fahrrichtung des Velos, als auch was die Fahrrichtung des übrigen Verkehrs betrifft: Es ergeben sich für Velos zusätzliche Gefahren leider auch in Fahrstreifen, in denen <i>alle</i> Fahrzeuge geradeaus- und rechtsabbiegen dürfen, sowie in Fahrstreifen, die gleichzeitig auch das Linksabbiegen vorsehen, kurz: allen Mehrrichtungsspuren, wenn sie rechts in der Spur fahren müssen. Sicherheitsbewusste Velofahrer werden sich in der Mitte der Spur bewegen, wenn sie nach links abbiegen wollen, aber auch dann, wenn sie geradeaus möchten in einer Spur, die auch das Rechtsabbiegen erlaubt. Wir stellen daher den Antrag, Abs. 3 Bst. b wie folgt anzupassen: "b. auf Mehrrichtungsspuren." Abs. 3: Gemäss Art. 114 Abs. 4 dürfen Velofahrende auf Kreisfahrbahnen vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen. Aus Gründen der Vollständigkeit und der Übersichtlichkeit beantragen wir, diese Bestimmung auch in Art. 51 Abs. 3 aufzuführen. Dabei ist zu ergänzen, dass das Recht auch auf der Zufahrt zum Kreisverkehrsplatz gilt. Es verhindert kritische Situationen bei der Einfahrt in den Kreisverkehrsplatz (z.B. Hinterradunfälle) und wird von vielen Polizeicorps bereits heute so instruiert: "3 c. auf Kreisfahrbahnen und deren Zufahrten."
velosuisse	Wir sind nicht der Ansicht, dass der Begriff „Rechtsfahren“ definiert werden sollte. Das Fahrrad muss aus Sicherheitsgründen einen genügenden Abstand vom Strassenrand wahren können. Radfahrerinnen und Radfahrer sollten aber nicht gezwungen sein, in jedem Fall einen bestimmten Abstand einzuhalten.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 2: In der Praxis stellen wir fest, dass der Begriff des Rechtsfahrens sehr unterschiedlich interpretiert wird. Aus der Forschung ist bekannt, dass Rechtsfahren zu nahe am rechten Rand gefährlicher sein kann als Fahren zu weit gegen die Strassenmitte, dies aus folgenden Gründen: - Wer zu nahe an der Trottoirkante fährt, läuft Gefahr, diese zu touchieren. Dies

	geschieht insbesondere dann, wenn zu nahe überholt wird. - Wer zu nahe am rechten Rand fährt, wird weniger gut wahrgenommen und setzt sich dem Risiko aus, übersehen oder in zu geringem Abstand überholt zu werden. Zu nahes Überholen ist für Radfahrende dann besonders gefährlich, wenn rechts kein Raum zum Ausweichen mehr besteht. - Entlang von parkierten Autos ist zu nahes Fahren äusserst gefährlich, wenn Fahrzeuginsassen Türen öffnen. - An der Trottoirkante bestehen verschiedene zusätzliche Gefahren wie Schachtdeckel, Abfälle, Fussgänger und Tiere am Trottoirrand. - Namentlich bei trottoirlosen Strassen: Entlang von Einfriedungen und Mauern ist die Einsehbarkeit von Grundstücksausgängen und -ausfahrten schlechter, je weiter man rechts fährt,... Aus diesen Gründen scheint es ratsam, das Gebot des Rechtsfahrens etwas zu verdeutlichen. Antrag: Benutzen mehrspurige Motorfahrzeuge sowie Fahrräder denselben Fahrstreifen, so müssen die Motorfahrzeuge links, die Fahrräder unter Beachtung eines angemessenen Sicherheitsabstandes zum Strassenrand rechts fahren. Abs. 3 sieht vor, dass Fahrräder erst auf Fahr- und Einspurstreifen vom Rechtsfahren abweichen dürfen. Je nach Länge des Einspurstreifens und Verkehrssituation - zum Beispiel bei einer Verbreiterung der Fahrbahn vor Verzweigungen - kann es angebracht und aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig sein, bereits vorher vom Rechtsfahren abzuweichen und einzuspuren. (Vgl. hierzu die Forderung von Art. 57 Abs. 1 E-StBV, frühzeitig einzuspuren.) Antrag: "3 a. vor und auf (...), die das Linksabbiegen gestatten; b. vor und auf (...)" Abs. 3 nennt Linksabbiegestreifen sowie Rechtsabbiegestreifen, auf denen Velos geradeaus fahren dürfen als Fälle, in denen Velos vom Rechtsfahren abweichen können. Wir begrüssen die neue zweite Möglichkeit als Schritt in die richtige Richtung. Nun ergeben sich auch in Fahrstreifen, in denen alle Fahrzeuge geradeaus- und rechtsabbiegen dürfen sowie in Fahrstreifen, die gleichzeitig auch das linksabbiegen vorsehen, kurz: allen Mehrrichtungsspuren für Velos zusätzliche Gefahren, wenn sie rechts in der Spur fahren müssen. Sicherheitsbewusste Velofahrer werden sich in der Mitte der Spur bewegen, wenn sie nach links abbiegen wollen, aber auch wenn sie geradeaus möchten in einer Spur, die auch das Rechtsabbiegen erlaubt. Wir stellen daher den Antrag, Abs. 3 Bst. b wie folgt anzupassen: "b. auf Mehrrichtungsspuren." Abs. 3: Gemäss Art. 114 Abs. 4 dürfen Velofahrende auf Kreisfahrbahnen vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen. Aus Gründen der Vollständigkeit und der Übersichtlichkeit beantragen wir, diese Bestimmung auch in Art. 51 Abs. 3 aufzuführen. Dabei ist zu ergänzen, dass das Recht auch auf der Zufahrt zum Kreisverkehrsplatz gilt. Es verhindert kritische Situationen bei der Einfahrt in den Kreisverkehrsplatz und wird von vielen Polizeicorps bereits heute so instruiert.: "3 c. auf Kreisfahrbahnen und deren Zufahrten."
VAE	Absatz 3 Bst. b ist ersatzlos zu streichen: Radfahrer wären hier einer unverhältnis grossen Gefahr ausgesetzt!
KSPD	lit. b: zu kompliziert und zu gefährlich und schafft Rechtsunsicherheit
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo BL	Wie BL.
Kapo TG	Abs. 3 lit. b ist zu streichen. Mit der neuen Regelung würden mehrere zusätzliche Gefahren und Kollisionspunkte herbei geführt. Die Verkehrssicherheit wird verschlechtert. Ohne Markierung oder Signalisation ist die Geradeausfahrt für Radfahrer auf einem Rechtsabbiegestreifen nicht vorstellbar. Gemäss den Erläuterungen zum Begriff Radstreifen (Art. 2 Abs. 5 E-StBV) ist jedoch festgehalten, dass ein Radstreifen nicht als eigener Fahrstreifen, sondern als markierter Bestandteil eines allfälligen Fahrstreifens betrachtet wird, der für Radfahrer bestimmt ist.
Kapo ZH	Wie ZH.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	lit. b: zu kompliziert und zu gefährlich und schafft Rechtsunsicherheit (Unsere Meinung?)
Stapo SG	lit. b: zu kompliziert und zu gefährlich und schafft Rechtsunsicherheit.
Abt. N Bereich VM	Absatz 2 Das konsequente Befolgen dieser Regel durch Motorfahrzeuglenker würde den Radstreifen eigentlich überflüssig machen.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 9

BAV,
sva FR,
asa, strasseschweiz, FMS, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf,
Stapo ZH,

3.52 Sind Sie mit Art. 52 E-StBV einverstanden?

JA (66)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen:
AG	Wann ist eine Kolonne dicht und wann locker? Abs. 1: der letzte Satz ist zu ergänzen mit "...und einspuren <u>sowie im Innerorts</u> " Vergl. Art 67, Abs. 3		
SZ	Die Frage des Rechtsüberholens sollte nochmals geprüft werden.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
LU	Das Rechtsüberholen sollte geprüft oder allenfalls auf innerorts beschränkt werden. Wir begrüßen es hingegen, dass die bundesgerichtliche Rechtsprechung Einzug in den Entwurf gefunden hat.		
AG	Wie Ja mit Bemerkung.		
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 2: Das Fahren in parallelen Kolonnen sollte nur dann gestattet sein, wenn der Veloverkehr nicht behindert wird. Dies sollte insbesondere für langsame Fahrzeuge gelten. Antrag: Das Fahren in parallelen Kolonnen ist bei dichtem Verkehr gestattet, wenn die rechte Fahrbahnhälfte dafür genügend Raum bietet und der Fahrradverkehr dadurch nicht behindert wird . Mit langsamen Fahrzeugen...		
Mobilität.org	3 Dans la circulation en files parallèles, il est permis de devancer des véhicules par la droite, sauf si ces véhicules s'arrêtent pour accorder la priorité à des piétons. Il est interdit de contourner des véhicules par la droite pour les dépasser. Cette interdiction est inutile et n'est plus en phase avec la réalité du trafic actuel.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 10
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.53 Sind Sie mit Art. 53 E-StBV einverstanden?

JA (58)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 37
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, SFV, TCS, ACS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 5
Schweiz. Gewer- bever- band	Wie ASTAG.		
ASTAG	Absatz 1: Letztes Wort „Lastwagen“ ev. ersetzen durch „schwere Motorwagen“, da es u. a. auch schwere Arbeitsmotorwagen und schwere Wohnmotorwagen gibt.		
strasse schweiz	In Abs. 1 ist „Lastwagen“ evtl. durch „schwere Motorwagen“ zu ersetzen, da es u.a. auch schwere Arbeitsmotorwagen und schwere Wohnmotorwagen gibt.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	In Abs. 1 ist „Lastwagen“ evtl. durch „schwere Motorwagen“ zu ersetzen, da es u. a. auch schwere Arbeitsmotorwagen und schwere Wohnmotorwagen gibt.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
UR,			

NEIN mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 2
BE	Mit dem Wegfall der Bestimmung des heutigen Art. 9 Abs. 1 VRV wird die Verkehrskultur „der Freche nimmt sich das Recht zu seinen Gunsten“ gefördert werden. Verkehrsunfälle, welche aufgrund der bisher vorhandenen Vortrittsregelungen verursacht werden, können durch die Polizei nur noch erschwert rapportiert werden.		
SH	Zwischen dem weggelassenen früheren VRV Artikel 9 Abs. 1 und SVG Art. 35 Abs. 2, besteht eine Diskrepanz. Einerseits ist das Kreuzen im Gesetz erwähnt, die genaue Regelung fehlt aber in der Verordnung.		
LU	Abs. 1: "Lastwagen" ist zu ersetzen durch "übrige schwere Motorfahrzeuge", da dies sinngemäss auch für die übrigen schweren Fahrzeugarten ("schwerer Motorwagen", "schwere Sattelschlepper", etc.) gelten sollte.		
SZ	Absatz 1: "Lastwagen" ersetzen durch "übrige schwere Motorfahrzeuge".		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo SH	Wie SH.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.54 Sind Sie mit Art. 54 E-StBV einverstanden?

JA (58)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 36
TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, SH, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
ZH	Abs. 3: Es ist klarzustellen, dass auch mehrere Fahrzeuge überholt werden dürfen, wenn dies gefahrlos möglich ist.		
LU	Es ist - auch in Abstimmung mit Art. 107 - zu prüfen, ob ein Überholverbot von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs (gekennzeichnete Schulbusse und Busse im Linienverkehr), die für das Ein- und Aussteigenlassen anhalten, zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen könnte.		
Kapo ZH	Wie ZH. Abs. 4: Positive Anpassung (langsam fahrende Motorfahrzeuge).		
vif LU	Wir schlagen nach Rücksprache mit der EK 3.01 der VSS, eine neue Regelung betreffend Überholverbot von Schulbussen und Bussen im Linienverkehr vor: Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs (gekennzeichnete Schulbusse und Busse im Linienverkehr) die bei deiner Fahrbahnhaltestelle für das „Ein- und Aussteigenlassen“ anhalten, dürfen nicht überholt werden. Mit dieser generellen Regelung, analog andern Ländern, kann die Verkehrssicherheit vor allem für Fussgänger, massiv erhöht werden.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (15)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 14
SG	Abs. 4: Es stellt sich die Frage, ob ein Abstand von 100 m erforderlich ist. Bei Bahnübergängen wird dieser Abstand jedenfalls nicht mehr vorgeschrieben.		
Kapo SG	Abs. 3: Grundsätzlich darf für das überholte Fahrzeug nie eine Gefahr bestehen. Abs. 4: Ist der Abstand von 100 m tatsächlich von Nöten und praxisnah? Bei Bahnübergängen wurde der vorgeschriebene Abstand aufgehoben.		
Grüne	Das Überholen von Velo im einspurigen Kreisel ist für Velofahrende sehr gefährlich. Die Überholstrecke ist sehr kurz und führt oft zu Kollisionen infolge Weg abschneiden, insbesondere wenn das überholende Auto eine Ausfahrt früher den Kreisel verlässt als die Velofahrerin oder der Velofahrer. Im Kreisverkehrsplatz überholende Autos verunmöglichen den Velofahrenden vom erlaubten Gebot des Rechtsfahrens abzuweichen. Eine Regel, welche landesweit von den Verkehrspolizeien in der Velo-Schulung gelehrt wird. Ein generelles Überholverbot im Kreisel wirkt sich nicht negativ auf den Verkehrsfluss aus. Das Gesetz verlangt ohnehin, bei Kreiseinfahrt das Tempo zu mässigen, und die meisten einspurigen Kreisel sind so konzipiert, dass sich Velo und Autogeswindigkeit sehr stark annähern: <i>Art. 54, Abs. 5 (neu): „Radfahrerinnen und Radfahrer dürfen auf Kreisfahrbahnen nicht überholt werden.“</i> Das Linksabbiegen ist die häufigste und gefährlichste Kollisionsform zwischen Velofahrenden und Autos. Um die Sicherheit der Velofahrenden zu erhöhen, sollten Velofahrende, welche mit einem Handzeichen das Linksabbiegen anzeigen, nicht mehr überholt werden dürfen: <i>Art. 54, Abs. 6 (neu): „Radfahrerinnen und Radfahrer dürfen nicht überholt werden, wenn sie das Abbiegen nach links oder das Überholen anzeigen.“</i>		

SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo sowie des VCS an.
Pro Velo Schweiz	Velofahrende sind dann besonders gefährdet, wenn sie linksabbiegen und Kreisfahrbahnen befahren. Abbiegeunfälle führen die Unfallstatistik gar an. Es ist daher aus Gründen der Sicherheit angezeigt, das Überholen von Velos in den genannten Situationen zu verbieten. Beides ist in anderen Artikeln implizit bereits geregelt: - Für das Linksabbiegen gilt bereits Art. 25 Abs. 5, der das Überholen verbietet, wenn der Lenker ein Abbiegen anzeigt. Ausgenommen von dieser Bestimmung wären gemäss Vorlage Radfahrende auf einem Radstreifen (vgl. Art. 72; vgl. hierzu unser Kommentar dort). - Im Falle der Kreisfahrbahnen gilt gemäss Art. 114 Abs. 4 das Recht, vom Gebot des Rechtsfahrens abzuweichen. Im Interesse der Verkehrssicherheit und aus Gründen der Klarheit beantragen wir die Ergänzung von Art. 54 E-StBV mit einem neuen Abs. 2: "Radfahrer dürfen nicht überholt werden auf Kreisfahrbahnen, und wenn sie das Abbiegen nach links oder das Überholen anzeigen." Abs. 2 Bst. a: Wir begrüssen diese Formulierung explizit.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Das Überholen von Velo im einspurigen Kreisel ist für Velofahrende sehr gefährlich. Die Überholstrecke ist sehr kurz und führt oft zu Kollisionen infolge Weg abschneiden, insbesondere wenn das überholende Auto eine Ausfahrt früher den Kreisel verlässt als der Velofahrer. Im Kreisverkehrsplatz überholende Autos verunmöglichen den Velofahrern vom erlaubten Gebot des Rechtsfahrens abzuweichen. Eine Regel, welche landesweit von den Verkehrspolizeien in der Velo-Schulung gelehrt wird. Ein generelles Überholverbot im Kreisel wirkt sich nicht negativ auf den Verkehrsfluss aus. Das Gesetz verlangt ohnehin, bei Kreiseinfahrt das Tempo zu mässigen und die meisten einspurigen Kreisel sind so konzipiert, dass sich Velo und Autogeschwindigkeit sehr stark annähern. Antrag für ergänzenden Absatz: Radfahrer dürfen auf Kreisfahrbahnen nicht überholt werden. Das Linksabbiegen ist die häufigste und gefährlichste Kollisionsform zwischen Velofahrern und Autos. (vgl. bfu Faktenblatt Vortrittsmissachtung innerorts). Um die Sicherheit der Velofahrenden zu erhöhen, sollten Velofahrer, welche mit einem Handzeichen das Linksabbiegen anzeigen, nicht mehr überholt werden dürfen: Antrag: Radfahrer dürfen nicht überholt werden, wenn sie das Abbiegen nach links oder das Überholen anzeigen.
Stiftung Schweiz Mobil	Velofahrende sind dann besonders gefährdet, wenn sie linksabbiegen und Kreisfahrbahnen befahren. Abbiegeunfälle führen die Unfallstatistik gar an. Es ist daher aus Gründen der Sicherheit angezeigt, das Überholen von Velos in den genannten Situationen zu verbieten. Beides ist in anderen Artikeln implizit bereits geregelt: - Für das Linksabbiegen gilt bereits Art. 25 Abs. 5, der das Überholen verbietet, wenn der Lenker ein Abbiegen anzeigt. Ausgenommen von dieser Bestimmung wären gemäss Vorlage Radfahrende auf einem Radstreifen (vgl. Art. 72; vgl. hierzu unser Kommentar dort). - Im Falle der Kreisfahrbahnen gilt gemäss Art. 114 Abs. 4 das Recht, vom Gebot des Rechtsfahrens abzuweichen. Im Interesse der Verkehrssicherheit und aus Gründen der Klarheit beantragen wir die Ergänzung von Art. 54 E-StBV mit einem neuen Abs. 2: "Radfahrer dürfen nicht überholt werden auf Kreisfahrbahnen, wenn sie das Abbiegen nach links oder das Überholen anzeigen." Abs. 2 Bst. a: Wir begrüssen diese Formulierung explizit.
Car Tourisme Suisse	Wir gehen davon aus, dass die im Rahmen von Art. 54 Abs. 4 E-StBV stipulierte „umfassende“ Pflicht von langsamen Motorfahrzeugen, den schnelleren ausserorts das Überholen zu erleichtern, ausschliesslich die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit langsamster Fahrzeuge (z. B. 45 km/h) betrifft. Ein Reisecar (Gesellschaftswagen), für den auf dem übergeordneten Strassennetz (Autobahnen) - nicht aber generell ausserorts bei Geschwindigkeitsbegrenzungen von 80 km/h - ansonsten heute schon besondere Limiten gelten, sollte nicht dazu verpflichtet sein, ausserorts anzuhalten und schnellere (weil kleinere und leichtere) Fahrzeuge passieren zu lassen. Dies ist weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll und kann überdies auch der Verkehrssicherheit kaum dienlich sein (z.B. zu kleiner, im Voraus nicht einschätzbarer Ausweichplatz). Im Gegenteil: Es würde dies zu neuen Gefahrensituationen führen. Die

	Problematik betreffe die Carreise-Branche in der Praxis sicherlich sehr oft, da Gesellschaftswagen als beliebtes Gruppen-Reisemittel oftmals in touristischen (Berg)Gebieten unterwegs sind. Zudem widerspräche dies auch der Absicht des Ständerates, der gerade jüngst mit der Annahme der Motion Lombardi: Stau am Gotthard. Weniger Wartezeit für ReiseCars Sinn und Zweck einer gewissen Förderung des Cars als kollektives und umweltgerechtes Reisemittel Nachdruck verliehen hat. Wir fordern Sie deshalb ausdrücklich auf, im Rahmen einer generellen Überarbeitung die entsprechenden Präzisierungen in Art. 54 Abs. 4 E-StBV anzubringen, so dass Gesellschaftswagen ausdrücklich nicht unter diesen neuen Artikel fallen.
motosuisse	Bemerkungen zu Abs. 2: Wir lehnen die Vorschrift, wonach ein Motorrad ein Automobil nicht überholen darf, wenn letzteres ein anderes Zweirad überholt, ab. Beim Erlass dieser Vorschrift wurde vermutlich an das Überholen eines Automobils, das ein Zweirad überholt, durch ein anderes Automobil gedacht. Vermieden werden soll, dass das überholte Automobil das Zweirad an den Seitenrand drängt. Wenn ein Motorrad in der gleichen Situation überholt, besteht diese Gefährdung nicht, da das Motorrad ungleich schmaler ist als ein Automobil. Dies gilt ganz allgemein und insbesondere auch dann, wenn beispielsweise ein Traktor ein Zweirad überholt. Dieser Traktor muss durch ein Motorrad überholt werden dürfen.
Velokonferenz Schweiz	Der Artikel soll mit einem generellen Überholverbot in einstreifigen Kreiseln ergänzt werden. Begründung: Gut gestaltete Kreisel sind für Velofahrende problemlos befahrbar, sofern Motorfahrzeuge und Velos hintereinander fahren. Velofahrende sind deswegen im Kreisverkehr vom Gebot des Rechtsfahrens befreit. Ungeübtere Velofahrende halten sich aber häufig an den rechten Rand der Kreisfahrbahn, wodurch sie vom motorisierten Verkehr überholt werden können und unter Umständen bei den Ausfahrten geschnitten werden.
SVLT	Antrag: Der Begriff „nötigenfalls“ ist beizubehalten.
BUL	zu Ziff. 4: neu müssen langsam fahrende Fahrzeuge nach Möglichkeit ausstellen (bisher nur nötigenfalls). Es müsste also künftig jede Möglichkeit genutzt werden, egal ob nötig oder nicht! → der Begriff „nötigenfalls“ ist beizubehalten.
SIK	Wie BUL.
FMS	Wir sind gegen die Regelung von Art. 54 Abs. 2 lit. a, wonach ein Auto welches gerade ein Fahrrad überholt von einem Motorrad nicht überholt werden darf. Da sind wir ganz klar der Meinung, dies muss weiterhin gestattet sein.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (9)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 8
BAV, sva FR, asa, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.55 Sind Sie mit Art. 55 E-StBV einverstanden?

JA (57)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 38
TG, OW, GL, SO, BS, BE, BL, ZH, SH, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, TCS, ACS, strasseschweiz, tpg, Public Health Schweiz, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 4
JU	Al. 2 rajouter "cyclistes"		
AG	Abs. 2: Wie soll verhindert werden, dass auch Velofahrer überholt werden?		
NE	Al. 2 : Ajouter : il n'est permis de dépasser que des piétons et des cyclistes.		
Pro Velo Schweiz	Abs. 2: Wir begrüßen die Neuformulierung dieser Bestimmung explizit.		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 2: Wir begrüßen die Neuformulierung dieser Bestimmung explizit.		
AGVS	Es stellt sich die Frage, ob Abs. 3 Bst. a aus Sicht der Verkehrssicherheit zumutbar ist. Nötigenfalls sind Präzisierungen vorzunehmen.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Kapo GR,			

NEIN mit Bemerkung (9)

wovon	Bund: 1	Kantone: 2	Übrige Stellen: 6
BAV	Das Überholen ist grundsätzlich auf allen Bahnübergängen (nicht nur ohne Schranken) im Sinne der Verkehrssicherheit zu verbieten. Ein Bedarf ist nicht ausgewiesen.		
SG	Abs. 1: Wir schlagen die Formulierung «Ist genügend Raum vorhanden, so darf rechts von Sicherheitslinien auch in Kurven und vor Kuppen überholt werden».		
TI	completare il cpv. 3 let. b come segue: "se la circolazione è regolata dalla polizia, con segnali luminosi o dal personale di cantiere".		
COCRBT	Al. 2 rajouter cyclistes		
Kapo SG	Abs. 1: Die Formulierung "... nicht behindert" ist falsch. Eine Behinderung beim Überholen darf ohnehin nicht sein. "nicht behindert" ist z.B. durch "wenn genügend Raum vorhanden ist ..." zu ersetzen.		
SFV	Absatz 3 a: streichen ist gefährlich und unnötig.		
VöV	Das Überholen ist grundsätzlich auf allen Bahnübergängen (nicht nur ohne Schranken) zu verbieten.		
motosuisse	Bemerkungen zu Abs. 2: Die bisherige Bestimmung ist beizubehalten (Art. 11 Abs. 3 Satz 2 VRV). Es ist nicht einzusehen, weshalb Fahrräder oder Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten auf Bahnübergängen ohne Schranken nicht überholt werden dürfen sollten. Eine besondere Gefährdung besteht nicht. Dies gilt namentlich auch dann, wenn andere zweirädrige Fahrzeuge oder ATV/Quads, die nicht viel Raum beanspruchen, solche Fahrzeuge überholen. Wenn die alte Bestimmung nicht beibehalten werden sollte, ist sie zumindest entsprechend dem Vorstehenden zu ergänzen: d.h. es muss bei guter Übersicht erlaubt bleiben, dass ein Zweirad oder ein ATV/Quad ein anderes Zweirad oder ein FäG auf einem Bahnübergang ohne Schranken überholt. Das Verbot ist überdies widersprüchlich, da das SVG das Überholen auf Bahnübergängen mit Schranken erlaubt. Eine unterschiedliche Gefährdungssituation ist nicht erkennbar.		

FMS	Es muss weiterhin erlaubt sein, auch zweirädrige Fahrzeuge zu Überholen (z.B. Motorrad ein Fahrrad). Auf überwachten Bahnübergängen ist dies gemäss SVG schon erlaubt.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)		
wovon	Bund:	Kantone: 1 Übrige Stellen: 9
LU, sva FR, vif LU, asa, VCS, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,		

3.56 Sind Sie mit Art. 56 E-StBV einverstanden?

JA (54)

wovon	Bund: 1	Kantone: 17	Übrige Stellen: 36
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, BL, ZH, LU, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, ACS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, IGBF, KSPD, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 1
JU	Al. 2 remplacer "barrer" par "entraver".		
NE	Al. 1 : supprimer le terme "aussi" dans la phrase afin de pouvoir s'arrêter à temps en cas de freinage.		
VD	Alinéa 2: remplacer "barrer" par "entraver".		
VS	Al. 2 remplacer "barrer" par "entraver".		
Mobili- tant.org	Faute de frappe... Lorsque des véhicules se suivent, il y a lieu de se tenir à une distance suffisante du véhicule qui précède, afin de pouvoir s'arrêter à temps <u>aussi en</u> cas de freinage inattendu.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (9)

wovon	Bund: 1	Kantone: 3	Übrige Stellen: 5
BAV	Bahnübergänge im Absatz 2 ergänzen: auf Fussgängerstreifen, Bahnübergängen und, bei ...		
BE	Bisherigen Art. 12 Abs. 2 VRV übernehmen! Für Schikanestopps wird ohne diese Formulierung die detaillierte gesetzliche Grundlage fehlen.		
SH	Abs. 1: ...sodass auch bei überraschendem, verkehrsbedingtem Bremsen...		
AG	Abs. 2 ergänzen mit: "...Verzweigungen und Kreiseln, nicht auf d...."		
COCRBT	Al. 2 remplacer barrer par entraver.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo SH	Wie SH.		
TCS	La règle selon laquelle "Sauf nécessité, les coups de frein et arrêts brusques ne sont admis que si aucun véhicule ne suit" (art. 12 al. 2 OCR) conserve de notre point de vue son utilité. Même si elle est effectivement en grande partie couverte par LCR 26 al. 1, elle constitue un contrepoids utile à l'alinéa 1 de 56 OUR-P et devrait être maintenue.		
VöV	Bahnübergänge im Absatz 2 ergänzen: auf Fussgängerstreifen, Bahnübergängen und, bei ...		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 14
sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, strasseschweiz, FMS, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.57 Sind Sie mit Art. 57 E-StBV einverstanden?

JA (65)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 42
TG, SG, OW, GL, SO, BE, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
TI	il cpv. 3 va formulato meglio.		
Abt. N Bereich SFS	Folgender Hinweis betr. Abs. 3 wurde im Entwurf vom 05.01.2011 nicht berücksichtigt: Einspuren und Abbiegen Die Formulierung links abbiegende Fahrzeuge "müssen sich links kreuzen" ist aus unserer Sicht für den Laien nicht verständlich. Wir empfehlen folgende Formulierung "... müssen jeweils das entgegenkommende Fahrzeug links passieren". Damit wird eine Konsistenz mit der Formulierung für die Signale C.12 und C.13 "Hindernis rechts bzw. links umfahren" erreicht.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (16)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 14
BAV, BS, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH, Kapo BS,			

3.58 Sind Sie mit Art. 58 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 39
TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, ACS, tpg, Stiftung SchweizMobil, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
bfu	Der neu vorgeschlagene Art. 58 Abs. 4 E-StBV bedarf sehr guter Kommunikation; sonst meinen die Radfahrer und die Führer motorloser Fahrzeuge, es liege eine Lücke vor.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
AG	Zu Abs. 4 Die vorgeschlagene Bestimmung erscheint uns betreffend fäG und Rollstühlen nicht einleuchtend. Vorgeschlagen wird folgender Wortlaut: "Reiterinnen und Reiter sowie Führerinnen und Führer von Vieh sind den Fahrzeugen beim Vortritt gleichgestellt, ebenso Benutzerinnen und Benutzer von Rollstühlen und fahrzeugähnlichen Geräten, soweit sie auf der rechten Fahrbahnhälfte in Verkehrsrichtung verkehren." Zu Begründung wird in der Konkordanztafel I bei Art. 58 Abs. 4 E-StBV ausgeführt: "Tatsächlich notwendig ist einzig die Gleichstellung ... (mit) jenen übrigen Verkehrsteilnehmern, welche nicht Fahrzeuge ... sind, aber dennoch (teilweise nur in bestimmten Situationen) die Regeln des Fahrverkehrs zu beachten haben. ... Nicht nötig ist hingegen die Gleichstellung von ... Fahrrädern ... dies sind einfach alles Fahrzeuge und müssen sich dementsprechend alle an die Fahrregeln halten" (vgl. auch Erläuterungen zu Art. 58 E-StBV). Nun wird aber in den Art. 11 und 12, jeweils Abs. 3 E-StBV ausdrücklich erklärt, dass für Rollstühle beziehungsweise fäG auf den für den Fahrverkehr bestimmten Flächen beziehungsweise den Radwegen etc. "die für Fahrräder anwendbaren Bestimmungen sinngemäss" gelten. Wir erachten den vorgeschlagenen Abs. 4 - soweit er sich auch auf Rollstühle und fäG bezieht - nicht notwendig und die Begründung hiezu nicht mit den Art. 11 und 12 E-StBV übereinstimmend. Angesichts dieser nachfolgenden Bestimmungen stellt sich für uns sogar die Frage, ob nicht noch weitere Unklarheiten entstehen könnten. Nur ein Beispiel: Was gilt, wenn ein fäG auf einem Radweg geführt wird? Gelten dann die besonderen Bestimmungen für Radfahrer gemäss Art. 59 Abs. 3 E-StBV? Antrag: Nochmalige Überprüfung von Abs. 4		
TCS	Remarques le champ d'application de l'alinéa 2 de cette disposition ne doit pas être limité aux intersections (voir par exemple commentaire ad art. 17 al. 5 OCR – tableau II OCR / OUR-P), mais bien à toutes les situations dans lesquelles, compte tenu des circonstances, le prioritaire constate – ou aurait pu constater – que le débiteur de la priorité ne semble pas être en mesure de respecter son obligation.		
IGBF	* Fahrzeugähnliche Geräte fäG dürfen keinesfalls den übrigen Fahrzeugen gleichgestellt werden. Dies ist viel zu gefährlich, zumal sich diese erfahrungsgemäss sowieso um alle Verkehrsregeln fütieren!		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 13
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, strasseschweiz, FMS, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.59 Sind Sie mit Art. 59 E-StBV einverstanden?

JA (59)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 37
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, SH, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, ACS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 4
ZH	Hinweis auf Bemerkungen zu Art. 2 Abs. 7 E-StBV (vgl. Frage 3.2). Abs.3: Für Zufussgehende ist dies eine ungenügende Regelung, da für diese das Vortrittsrecht damit nicht geregelt ist.		
NE	Al. 2 : supprimer "par un passage" dans la phrase ou traversant un trottoir.		
Kapo ZH	Wie ZH.		
Schweiz. Städteverband	Der Begriff Trottoirüberfahrt ist entweder gesetzlich zu definieren oder nicht zu verwenden, da die Vortrittsrechte in diesem Zusammenhang unklar und regelmässig Gegenstand von Rechtsstreitigkeiten sind.		
bfu	Zu Art. 59 Abs. 2 E-StBV: Die bfu erachtet es als problematisch, wenn zu viele verschiedene Vortrittsregeln gelten. Ein Problem ist insbesondere, dass bei Trottoirüberfahrten die Vortrittsregelung unklar ist. Man sieht öfters Leute, welche sich an den Trottoirüberfahrten nach der Regel "Rechts vor Links" verhalten. Die bfu regt an, dass zu diesem Thema ein Forschungsprojekt lanciert wird.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 8
LU	Abs. 2 ist zu ergänzen mit Längsstreifen für Fussgänger, bei welchen ebenfalls der Vortritt zu gewähren ist.		
Grüne	Entsprechend den Bemerkung zu Art. 2, Abs. 8 oben kommt Radwegen eine andere verkehrliche Bedeutung zu als etwa Feldwegen oder Parkplätzen. Sie sollen daher gegenüber Neben- und Hauptstrassen nicht a priori vortrittsbelastet werden. Es soll der verfügenden Behörde überlassen werden, welche Regelung am zweckmässigsten ist. Die Radwege sollen daher aus der Aufzählung entfernt werden: <i>Art. 59, Abs. 2: „Wer aus Fabrik-, Hof- oder Garageausfahrten, aus Feldwegen, Radwegen, Parkplätzen, Tankstellen und dergleichen oder über eine Trottoirüberfahrt auf eine Haupt- oder Nebenstrasse fährt, muss den Benützerinnen und Benützern dieser Strasse den Vortritt gewähren.“</i>		
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo an.		
TCS	Al. 2, formulation française : "etc., ou franchissant un passage sur trottoir ou un trottoir", selon terminologie de l'art. 3 al. 6 et 7 OUR-P. Il convient de maintenir les deux cas de figure (en allemand également).		
Pro Velo Schweiz	► Abs. 2: Entsprechend unserer Bemerkung zu Art. 2 Abs. 8 E-StBV kommt Radwegen eine andere verkehrliche Bedeutung zu als etwa Feldwegen oder Parkplätzen. Sie sollen daher gegenüber Neben- und Hauptstrassen nicht a priori vortrittsbelastet werden. Es soll der verfügenden Behörde überlassen werden, welche Regelung am zweckmässigsten ist. Wir beantragen daher, die Radwege aus der Aufzählung zu entfernen: "Abs 2 Wer aus (...) Feldwegen, Parkplätzen, (...) den Vortritt gewähren."		

	► Abs. 3: Erhebungen in Schweden haben gezeigt, dass Zweirichtungsverkehr auf Radwegen besonders gefährlich ist, weil bei Verzweigungen abbiegende Fahrzeuglenker nicht mit Fahrrädern aus der "falschen" Richtung rechnen. Wird also im Sinne von Abs. 3 ein Radweg vortrittsberechtigt über eine Querstrasse geführt, soll dem in "falscher" Richtung fahrenden Fahrradverkehr aus Sicherheitsgründen der Vortritt entzogen werden. Wir beantragen, dies in der BSSV so festzuschreiben. (Vgl. unser Hinweis zu Art. 71 E-BSSV)
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 2: Entsprechend unserer Bemerkung zu Art. 2 Abs. 8 E-StBV kommt Radwegen eine andere verkehrliche Bedeutung zu als etwa Feldwegen oder Parkplätzen. Sie sollen daher gegenüber Neben- und Hauptstrassen nicht a priori vortrittsbelastet werden. Es soll der verfügbaren Behörde überlassen werden, welche Regelung am zweckmässigsten ist. Wir beantragen daher, die Radwege aus der Aufzählung zu entfernen: "Abs 2 Wer aus (...) Feldwegen, Parkplätzen, (...) den Vortritt gewähren." Abs. 3: Erhebungen in Schweden haben gezeigt, dass Zweirichtungsverkehr auf Radwegen besonders gefährlich ist, weil bei Verzweigungen abbiegende Fahrzeuglenker nicht mit Fahrrädern aus der "falschen" Richtung rechnen. Wird also im Sinne von Abs. 3 ein Radweg vortrittsberechtigt über eine Querstrasse geführt, soll dem in "falscher" Richtung fahrenden Fahrradverkehr aus Sicherheitsgründen der Vortritt entzogen werden. Wir beantragen, dies in der BSSV so festzuschreiben. (Vgl. unser Hinweis zu Art. 71 E-BSSV)
SSR	Abs. 2: Gilt eine Trottoirüberfahrt als solche, wenn sie nur durch eine Pflasterung über die einmündende Strasse gekennzeichnet ist. ohne oder nur mit schwacher Schwelle in der einmündenden Strasse? Rechtlicher Status von nur mit roter Bemalung gekennzeichneten Überfahrten?

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 9
BAV, sva FR, asa, strasseschweiz, FMS, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.60 Sind Sie mit Art. 60 E-StBV einverstanden?

JA (45)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 26
SG, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, ACS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4
OW	Wir vermissen hier den alten Art. 17 Abs. 3 VRV.		
Kapo OW	Wir vermissen hier den alten Art. 17 Abs. 3 VRV.		
Schweiz. Städte- verband	Dass man das längere Rückwärtsfahren auf der anderen Strassenseite nicht mehr erwähnt, weil es im Gebot des Rechtsfahrens schon enthalten ist, dient weder dem Verkehrsteilnehmenden noch der Polizei.		
BUL	Ist zu begrüssen, mit der heutigen Dichte an Kreisverkehrsplätzen ist das (gefährliche) Wendemanöver im dichten Verkehr kaum noch nötig.		
SIK	Wie BUL.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (17)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 12 (1)
TG	Unbestritten ist, dass das Rückwärtsfahren, insbesondere mit grösseren Fahrzeugen, mit gewissen Gefahren verbunden ist. Diese Regelung gilt jedoch für alle Fahrzeuge. Für viele Gegebenheiten ist die Einschränkung zu absolut. Auch beim Manövrieren (Art. 4 Abs. 4 E-StBV) kann unter Beizug einer Hilfsperson an unübersichtlichen Stellen rückwärts gefahren werden. Mit dem Beizug einer Hilfsperson sollte das Rückwärtsfahren allenfalls lediglich über Bahnübergänge eingeschränkt werden.		
BE	Rückwärtsfahren und Wenden stellen sehr gefährliche Manöver dar, deren klare Regelung in der E-StBV durchaus genügend Platz eingeräumt werden darf. Die in Art. 60 E-StBV vorgenommene Regelung ist äusserst kurz aufgefallen, und lässt wesentliche Punkte (z.B. Beizug Hilfsperson, Verhalten im Verkehr, besondere Vorsichtspflichten) vermissen. Wir erachten es trotz aller Bemühungen, den Verordnungstext schlank zu halten, als sachgerecht und erforderlich, Art 17 VRV in der bisherigen Formulierung vollständig zu übernehmen.		
SH	Abs. 1: Ergänzung, wenn die Weiterfahrt nicht möglich ist und rückwärts gefahren werden muss, so ist die Strassenseite zu benützen, die für den Verkehr in gleicher Richtung bestimmt ist.		
AG	Unbestritten ist, dass Rückwärtsfahren - wegen der eingeschränkten Sicht - zu den gefährlichsten Manövern gehört und ebenso klar ist, dass unvorsichtiges Rückwärtsfahren für die schwächeren Verkehrsteilnehmer ein wesentlich höheres Gefährdungspotential aufweist als das Vorwärtsfahren. Deshalb wird in der VRV das Rückwärtsfahren sehr detailliert beschrieben. Die neue Regelung bringt keinen Rechtsfortschritt. Der angestrebte Zweck wird nicht erreicht. Gemäss Erläuterungen soll das Rückwärtsfahren grundsätzlich auf das Manövrieren beschränkt werden. Davon steht aber nichts in Art. 60 E-StBV. Im Gegenteil: Gemäss Wortlaut ist das Rückwärtsfahren weiterhin grundsätzlich gestattet. Nicht stringent erläutert wird der Grund für die angestrebte (und hier leider nicht erreichte) Einschränkung; Gemäss Groberläuterungen Kapitel F Ziffer 1 spielt "unvorsichtiges Rückwärtsfahren in 8 % der folgeschweren Unfällen ... eine Rolle". Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass das Rückwärtsfahren deshalb besonders unfallträchtig ist, weil die geltenden Regeln nicht eingehalten werden. Der Schluss, dass die geltenden Regeln nicht richtig wären, kann daraus jedoch nicht gezogen werden.		

	Zudem bringt die Neuformulierung Unklarheiten mit sich; Was ist damit gemeint, dass das Rückwärtsfahren über längere Strecken zulässig ist, wenn die "Weiterfahrt" nicht möglich ist? Soll damit zum Ausdruck gebracht werden, dass Fahrzeuglenker, die auf einen Stau aufschliessen, welcher die Weiterfahrt verunmöglicht, bis zur nächsten Verzweigung rückwärts fahren dürfen. Soll dies eventuell gar auf Autobahnen gelten? Was ist mit "Weiterfahrt" überhaupt gemeint? Ist das Rückwärtsfahren kein Weiter-Fahren (es wird weiterhin gefahren). Hätte statt "Weiterfahrt" nicht besser ein Begriff wie "Vorwärtsfahrt" gewählt werden müssen? Die Verwesentlichung der Vorschriften stösst bei dieser Bestimmung an ihre Grenzen. Für den nicht juristisch Geschulten und mit der Systematik der E-StBV im Detail Vertrauten stellen sich weitere Fragen: Beizug einer Hilfsperson: Heute gilt, dass beim Rückwärtsfahren bei beschränkter Sicht eine Hilfsperson beizuziehen ist, "wenn nicht jede Gefahr ausgeschlossen ist". Neu soll die allgemeine Norm gemäss Art. 4 Abs. 4 E-StBV gelten, wonach "beim Manövrieren" bei eingeschränkter Sicht "wenn nötig" eine Hilfsperson zuzuziehen ist. Weiss der Verordnungsadressat, dass das Rückwärtsfahren per definitionem ein Manövrieren ist? Konsultiert er beim Erfassen der Regeln über das Rückwärtsfahren auch die allgemeinen Regeln? Besteht für den Laien eventuell ein gradueller Unterschied zwischen "wenn nicht jede Gefahr ausgeschlossen ist" und "wenn nötig"? Unseres Erachtens sind die beiden ersten Fragen mit Nein und die dritte mit Ja zu beantworten. Zum Verbot des Rückwärtsfahrens über unübersichtliche Verzweigungen: Heute ist dieses ausdrücklich normiert. Vorgeschlagen wird, die ausdrückliche Erwähnung fallen zu lassen, da es sich um eine "Wiederholung" handle und diese Frage in der neuen Formulierung schon genügend abgedeckt sei, "da ja bei (einer) Verzweigung die Weiterfahrt i.d.R. ohnehin möglich sein wird" (vgl. Konkordanztabelle II). Für den Verordnungsadressaten ist dies nicht nachvollziehbar. Es wird ihm auch im Verkehrskundeunterricht nicht vermittelt werden können. Zur Verpflichtung, bei längerer Rückwärtsfahrt "die Strassenseite zu benützen die für den Verkehr in gleicher Richtung bestimmt ist": Diese Verpflichtung ist heute ausdrücklich festgehalten. Ihre ausdrückliche Erwähnung soll fallengelassen werden. Zur Begründung wird erklärt, dass der Wechsel auf die andere Strassenseite "schon alleine aufgrund des Rechtsfahrgebots angezeigt sei (vgl. Konkordanztabelle II.) Das ist für den Verordnungsadressaten nicht nachvollziehbar. Zusammenfassung: Das Rückwärtsfahren, aber auch das Wegfahren und das Wenden sind spezielle, besonders gefahrenträchtige Manöver. Es ist ausgesprochen wichtig, dass diese für den Verordnungsadressaten klar, eindeutig und verständlich geregelt werden. Die geltenden Regelungen der VRV erfüllen diese Voraussetzungen. Die Vorschläge nicht. [Sinnvoll erscheint einzig das Verschieben von Art. 17 Abs. 5 VRV (Vortrittsrecht von wegfahrenden Linienverkehrsbussen) nach Art. 67 E-StBV]. <u>Antrag:</u> Unveränderte Übernahme von Art. 17 VRV.
AR	Unbestritten ist, dass Rückwärtsfahren insbesondere mit grösseren Fahrzeugen mit gewissen Gefahren verbunden ist. Diese Regelung gilt jedoch für alle Fahrzeuge. Für viele Gegebenheiten ist die Einschränkung jedoch zu absolut. Auch beim Manövrieren kann unter Beizug einer Hilfsperson an unübersichtlichen Stellen rückwärts gefahren werden. Mit dem Beizug einer Hilfsperson sollte das Rückwärtsfahren allenfalls lediglich über Bahnübergänge eingeschränkt werden.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AG	Die Verpflichtung die Strassenseite zu benützen die für den Verkehr in gleicher Richtung bestimmt ist, wurde leider entfernt.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo TG	Unbestritten ist, dass Rückwärtsfahren, insbesondere mit grösseren Fahrzeugen, mit gewissen Gefahren verbunden ist. Diese Regelung gilt jedoch für alle Fahrzeuge. Für viele Gegebenheiten ist die Einschränkung jedoch zu absolut. Auch beim Manövrieren (Art. 4 Abs. 4 StBV) kann unter Beizug einer Hilfsperson an unübersichtlichen Stellen rückwärts gefahren werden. Mit dem Beizug einer Hilfsperson sollte das Rückwärtsfahren allenfalls lediglich über Bahnübergänge eingeschränkt werden.
Kapo ZG	Wir vermissen hier den alten Art. 17 Abs. 3 VRV. Die Fahrtrichtung ist insbesondere bei längeren Strecken nicht mehr vorgeschrieben.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Unbestritten ist, dass Rückwärtsfahren insbesondere mit grösseren Fahrzeugen mit gewissen Gefahren verbunden ist. Diese Regelung gilt jedoch für alle Fahrzeuge. Für viele Gegebenheiten ist die Einschränkung jedoch zu absolut. Auch beim Manövrieren kann unter Beizug einer Hilfsperson an unübersichtlichen Stellen rückwärts gefahren werden. Mit dem Beizug einer Hilfsperson sollte das Rückwärtsfahren allenfalls lediglich über Bahnübergänge eingeschränkt werden.
Stapo SG	Unbestritten ist, dass Rückwärtsfahren insbesondere mit grösseren Fahrzeugen mit gewissen Gefahren verbunden ist. Diese Regelung gilt jedoch für alle Fahrzeuge. Für viele Gegebenheiten ist die Einschränkung jedoch zu absolut. Auch beim Manövrieren kann unter Beizug einer Hilfsperson an unübersichtlichen Stellen rückwärts gefahren werden.

	Mit dem Beizug einer Hilfsperson sollte das Rückwärtsfahren allenfalls lediglich über Bahnübergänge eingeschränkt werden.
SFV	Rückwärtsfahren an unübersichtlichen Stellen nur, wenn keine andere Möglichkeit und mit Hilfsperson.
TCS	Le TCS s'oppose à l'interdiction de faire marche arrière sur un parcours "sans visibilité ou d'une certaine longueur", trop restrictive, et propose de s'en tenir à la version actuelle de l'art. 17 al. 3 OCR. Il existe suffisamment de prescriptions dans la législation (obligation de rouler à l'allure du pas, obligation de se faire assister par un tiers si la visibilité est mauvaise), qu'il convient de faire respecter.
IKST	Die Verwesentlichung der Verkehrsregeln darf keine Abstriche bei der Verkehrssicherheit zur Folge haben. Diese Vorgabe wurde in der Regel erfüllt. Teilweise ist aber zu befürchten, dass die Verwesentlichung zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen könnte. Erwähnt sei hier die vorgeschlagene Neuregelung von zwei grundlegenden Manövern, welche heute im Interesse der Verkehrssicherheit und Klarheit für die Rechtsanwendenden auf Verordnungsstufe genau und nachvollziehbar beschrieben sind: <u>Das Rückwärtsfahren und das Sichern am Berg</u> . Wir beantragen, die Vorschläge noch einmal zu überprüfen und soweit möglich die geltenden Bestimmungen zu übernehmen.
Schärer Hans-Ulrich	Absatz 1 Bravo, so wird das blöde und unnötige Rückwärtsfahrmanöver an Führerprüfungen wohl entfallen.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (16)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 15

BAV,
sva FR, vif LU,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, strasseschweiz, FMS, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,
Stapo ZH,

3.61 Sind Sie mit Art. 61 E-StBV einverstanden?

JA (63)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 41
TG, SG, OW, GL, SO, BE, TI, JU, BL, ZH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon	Bund: 1	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
BAV	Der Absatz 1 aus VRV Art. 25 muss übernommen werden, um zu vermeiden, dass Überholende knapp vor der Strassenbahn wieder einbiegen, und dies zu Schnellbremsungen bzw. Kollisionen führen könnte.		
BS	Wir sind grundsätzlich einverstanden, schlagen aber für Abs. 2 folgende Präzisierung vor: „Müssen bei Haltestellen ohne Schutzinsel die Fahrgäste einer Strassenbahn auf die Verkehrsseite aussteigen, so müssen die auf der gleichen Strassenhälfte verkehrenden Fahrzeuge ab dem Zeitpunkt der Einfahrt der Strassenbahn anhalten, bis die Fahrgäste die Fahrbahn freigegeben haben“.		
AG	Abs. 2 Die aktuelle Bestimmung lautet: "Müssen bei Haltestellen ohne Schutzinseln die Fahrgäste <i>einer Bahn</i> oder Strassenbahn ..." Gestrichen werden sollen gemäss Vorschlag die beiden im Zitat kursiv hervorgehobenen Worte mit der Begründung, dass mit dem Begriff "Strassenbahn" stets sämtliche Schienefahrzeuge angesprochen sind, die "auf der Fahrbahn" im Strassenbahnbetrieb verkehren. Frage: Was gilt, wenn die Bahn auf einem von der Strasse separaten, aber an diese unmittelbar anschliessenden Trasse geführt wird? Dann verkehrt die Bahn nicht "auf der Fahrbahn". Soll dann das Vortrittsrecht der aussteigenden Fahrgäste nicht mehr gelten? Antrag: Nochmalige Überprüfung		
Kapo BS	Wie BS.		
VöV	Der Absatz 1 aus VRV Art. 25 muss übernommen werden, um zu vermeiden, dass Überholende knapp vor der Strassenbahn wieder einbiegen, und dies zu Schnellbremsungen bzw. Kollisionen führen könnte.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 13
SH, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH, Kapo SH,			

3.62 Sind Sie mit Art. 62 E-StBV einverstanden?

JA (33)

wovon	Bund: 1	Kantone: 11	Übrige Stellen: 21
OW, GL, SO, BS, TI, BL, LU, GR, ZG, GE, UR, Stadt Bern, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, Schweizer Wanderwege, SVLT, Mobilitant.org, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG,			

JA mit Bemerkung (12)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 7
JU	Al.1 let. a : à supprimer		
NE	Al. 1, lettre a : À supprimer		
NW	Ausser Abs. 1 a + b: Definition ist unnötig und führt nur zur Verwirrung und Vollzugsschwierigkeiten. Die bestehende Regelung genügt vollkommen. Deshalb ist Abs. 1 zu streichen.		
SZ	Absatz 4: Vereinfachung gegenüber heute gültiger Regelung.		
VD	Cette mesure nécessiterait la légalisation du panneau d'arrêt de bus puisqu'il implique une restriction.		
Kapo GR	Um eine optimale Sicherheit zu gewährleisten, sollte 10 m vor und nach dem FG-Streifen das Halten untersagt werden. Damit soll mehr Gewicht der Sicht auf den Warteraum gelegt werden.		
Kapo NW	Ausser Abs. 1 a + b: Definition ist unnötig und führt nur zur Verwirrung und Vollzugsschwierigkeiten. Die bestehende Regelung genügt vollkommen. Deshalb ist Abs. 1 zu streichen.		
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.		
Schweiz. Städteverband	Die Mehrheit ist mit Art. 62 E-StBV einverstanden. Eine Minderheit kritisiert, die Formulierungen "kurzzeitiges Abstellen" und "sofortige Wegfahrt" liessen erheblichen Interpretationsspielraum zu. Nicht klar sei, ob der/die Fahrzeuglenker/in im Fahrzeug verbleiben muss, oder ob unmittelbare Nähe ausreicht (Beispiel Zeitungskauf am Kiosk) und wie lange kurzzeitig ist. Die Rechtsprechung müsste sich anpassen.		
AGVS	Wir regen an, in Abs. 3 Bst. c den Begriff „schmale Strassen“ zu definieren.		
BUL	Zeitgemässe Fassung.		
SIK	Wie BUL.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (35)

wovon	Bund: 1	Kantone: 8	Übrige Stellen: 26
BAV	Absatz 4 h ist zu ergänzen mit: h. näher als 1.5 m neben einem Gleis bzw. der nächstgelegenen Schiene eines Eisenbahngleises. Unter Gleis könnte auch nur ein Gleis in einem unabhängigem Bahnkörper verstanden werden.		
TG	Art. 62 Abs. 4 lit. e E-St-BV: Diese neue Regelung dürfte kaum auf grössere Akzeptanz stossen, wenn bereits aus verschiedenen Gründen die bisher vorgeschriebene Halteverbotslinie nicht mehr angebracht wurde und nun das Halteverbot auf zehn Meter seitlichen Abstand zum Fussgängerstreifen ohne Halteverbotslinie erweitert wird.		
SG	Abs. 4 Bst. e: Die Sicht aus dem Warteraum des Fussgängerstreifens ist auch gegenüber dem Gegenverkehr sicherzustellen. Folglich muss das Halten auch 10 m nach dem Fussgängerstreifen untersagt werden.		
BE	Abs. 3: Die Verwendung des Begriffs "Gegenfahrbahn" ist fachlich falsch, da eine Gegenfahrbahn nur auf Autobahnen vorkommen kann. Wir schlagen vor, den bisherigen		

	Begriff "auf der linken Strassenseite" zu verwenden. Abs. 4: Radwegquerungen werden mehrheitlich im Staubereich der Zufahrten zu Kreuzungen und Verzweigungen vorgesehen. Dabei sind Radfahrende beim Queren der Fahrbahn ebenso der Gefahr ausgesetzt, von einem Fahrzeug um- oder angefahren zu werden, wenn sie zu spät gesehen werden, weil die Sicht durch stehende Fahrzeuge verdeckt oder verstellt ist. Antrag: lit. i (neu) „auf und seitlich angrenzend an mit dem Signal Fahrräder (A.16) gekennzeichneten Radwegquerungen sowie näher als 10 m vor Radwegquerungen.“
ZH	Der Klarheit halber sollte in Abs. 4 das Wort "freiwillig" analog der heutigen Regelung in Art. 18 Abs. 2 VRV ergänzt werden.
SH	Art. 62 lit. a: Der Artikel besagt nicht, ob sich der Lenker auch ausserhalb des Fahrzeuges aufhalten darf. Inwieweit ist das sofortige Wegfahren zu interpretieren. Art. 62 Abs. 5: Mit dieser vorgesehenen Regelung, wird für den schwächsten Verkehrsteilnehmer eine unnötige Gefahr geschaffen, zumal schon in Art. 43 Abs. 2 festgehalten ist, dass das Trottoir den Fussgängern vorbehalten ist. Ein Missbrauch der vorgesehenen Auslegung ist wahrscheinlich. Art. 62 Abs. 6: Weshalb werden Hydranten nicht erwähnt.
AG	<u>Abs. 4e:</u> 10 m vor Fussgängerstreifen ungenügend. Abstand vergrössern ?m. Halten soll auch nach dem F-Streifen untersagt werden. Vorschlag: "... an Fussgängerstreifen sowie näher <u>als 15 m vor und nach</u> dem Fussgängers..." Die notwendigen Sichtzonen sind sonst absolut ungenügend !! <u>Abs. 6:</u> Der Abstand von 10 m ab Haltestellentafel ist ungenügend wenn parkiert wird. mit den heutigen Bussen und Busbuchten ist der Abstand auf <u>20 m vor und nach</u> der Haltestellentafel zu vergrössern
AR	Art. 62 Abs. 4 lit. e: Abändern mit mehr als 5 m vor und nach dem Fussgängerstreifen.
VS	Al.1 let a : maintenir les dispositions actuelles
Grüne	Angesichts der Verletzlichkeit der Velofahrenden soll das Halteverbot analog den Zu Fuss Gehenden auch gegenüber Radwegquerungen gelten. Sie sind mit dem Signal A 16 "Fahrräder" zu kennzeichnen: <i>Art. 62, Abs. 4 Bst. i (neu): „auf und seitlich angrenzend an Radwegquerungen sowie näher als 10 m vor Radwegquerungen.“</i> Das neue Halteverbot im Abs. 5 für Fahrräder auf Trottoirs, wenn weniger als 1,5 m freier Raum bleibt, ist realitätsfremd und für Velofahrende eine empfindliche Einschränkung. Oft ist es sicherer, das Velo auf dem Trottoir zu be- oder entladen. Oder man stellt sich auf dem Trottoir bei der Fussgängerampel auf, um sicher mit geschobenem Velo queren zu können. Oder man weicht kurz aufs Trottoir auf, um den Regenschutz überzuziehen, zu telefonieren oder die Kette einzuhängen etc. Die Überlegung im erläuternden Kommentar, wenn ein Velo auf dem Trottoir halte, dann sei es auch auf dem Trottoir gefahren, geht von einem falschen Ansatz aus: Es geht nicht an, Regelverstössen (Trottoirfahren) entgegenzuwirken, indem verkehrssicheres Verhalten seitens verantwortungsbewusster Velofahrer eingeschränkt wird. Der Absatz ist daher zu streichen: <i>Art. 62, Abs. 5: (streichen)</i>
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU sowie Pro Velo an.
bfu	Zu Art. 62 Abs. 4 E-StBV: Die Verdoppelung von 5 auf 10 Meter ist zu begrüssen. Unter Zugrundelegung der 2 Sekunden Reaktionszeit reichen die 10 Meter an Fussgängerstreifen jedoch bei weitem nicht aus. Bei Tempo 50 werden in 2 Sekunden 28 Meter zurückgelegt. Stehen tut man erst nach über 40 Metern (siehe bfu-Publikumsbroschüre Physik im Strassenverkehr). Selbst bei Annahme einer wenig realistischen Reaktionszeit von 1 Sekunde wären noch etwa 25 Meter notwendig. Die Problematik ist natürlich beim Parkieren dramatischer als beim Halten. Problematisch erscheint uns das Weglassen der Pflicht, die Halteverbotslinie zu markieren! Dann hält sich wohl niemand an die neu 10m. Dementsprechend fordern wir, dass diese Markierungspflicht beibehalten wird. Ausserdem erachten wir es als wichtig, diese Änderungen auch den bisherigen Führerausweisinhabern entsprechend zu kommunizieren.
SFV	Absatz 3 c) Begriff; schmale Strasse definieren
Pro Velo Schweiz	► Abs. 4 Bst. e: Angesichts der Verletzlichkeit der Velofahrenden soll das Halteverbot analog den Fussgängern auch gegenüber Radwegquerungen (vgl. Art. 59 Abs. 3 und Art. 171 Abs. 2 E-StBV) gelten. Sie sind mit dem Signal A 16 "Fahrräder" zu kennzeichnen. Wir beantragen eine zusätzliche lit. einzufügen: "f. auf und seitlich angrenzend an Radwegquerungen sowie näher als 10 m vor Radwegquerungen." ► Abs. 5: Das neue Halteverbot für Fahrräder auf Trottoirs, wenn weniger als 1.5m freier Raum bleibt, halten wir für realitätsfremd und, für Velofahrende eine empfindliche

	Einschränkung. Ein neues Regelungsbedürfnis erkennen wir hier nicht (anders als natürlich beim Velo-Parkverbot). Oft ist es sicherer, das Velo auf dem Trottoir zu be- oder entladen. Oder man stellt sich auf dem Trottoir bei der Fussgängerampel auf, um sicher mit geschobenem Velo queren zu können. Oder man weicht kurz aufs Trottoir auf, um den Regenschutz überzuziehen, zu telefonieren oder die Kette einzuhängen, oder man will kurz einen Brief einwerfen und kann /darf das Velo nicht auf der Strasse abstellen (auch Pöstler!!). Schliesslich darf oder sollte man an manchen Stellen auch auf der Strasse nicht halten! Und es dient auch der Sicherheit der nachfolgenden Velofahrenden, dass man nicht auf der Strasse rumsteht. Die Überlegung im Kommentar, wenn ein Velo auf dem Trottoir halte, dann sei es auch auf dem Trottoir gefahren, geht von einem falschen Ansatz aus: Es geht nicht an Regelverstössen (Trottoirfahren) entgegenzuwirken, indem verkehrssicheres Verhalten seitens verantwortungsbewusster Velofahrer eingeschränkt wird. Wir beantragen, den Absatz zu streichen.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.
Fussverkehr Schweiz	Die Bestimmungen für das Anhalten von Motorfahrzeugen sind fussgängerfreundlicher zu fassen <i>4 Das Halten ist untersagt:</i> <i>e. auf und seitlich angrenzend an Fussgängerstreifen sowie näher als 15 m 10 m vor und nach dem Fussgängerstreifen;</i> <i>5 Das Halten auf Trottoirs ist verboten. Es ist ausnahmsweise gestattet für eine Dauer von höchstens 5 Minuten, wenn es auf der Fahrbahn verboten ist und wenn für die Fussgängerinnen und Fussgänger ein mindestens 1,5 m breiter Raum frei bleibt.</i> Begründung zu 4 e) Das Halten vor und nach dem Fussgängerstreifen muss verhindert werden, damit die Sichtverhältnisse immer gegeben sind. Gemäss Diskussionen in der «Begleitkommission Norm Fussgängerstreifen» und gemäss aktueller Norm SN 640 241 ist hier eine Länge von 15 m anzustreben. Insbesondere ist das Halteverbot auch nach dem Fussgängerstreifen von Relevanz, da die Sicht auch bezüglich der Gegenfahrbahn gewährleistet sein muss. zu 5) Das Halten auf dem Trottoir soll eingeschränkt werden. Der motorisierte Verkehr soll grundsätzlich Parkfelder benützen oder für kurzzeitiges Parkieren auf der Fahrbahn bleiben. An vielen Orten ist ein Anhalten auf der Fahrbahn ohne Behinderung des Fahrverkehrs möglich und legal. Es widerspricht der Bestimmung StBV Art. 2 Abs. 6, wonach das Trottoir für die Fussgängerinnen und Fussgänger vorbehalten ist. Dieser Vorbehalt soll nur durchbrochen werden, wenn ein Halten auf der Fahrbahn nicht legal möglich ist. Zudem soll das Halten auf dem Trottoir zeitlich begrenzt werden. Die Benützung des Trottoirs durch Motorfahrzeuge ist namentlich auch für Sehbehinderte und Blinde ein Problem. Eine besondere Gefährdung geht von ausgeklappten Laderampen aus.
VöV	Absatz 4 h) ist zu ergänzen mit: h. näher als 1.5 m neben einem Gleis bzw. der nächstgelegenen Schiene eines Strassenbahngleises Unter Gleis könnte auch nur ein Gleis in einem unabhängigen Bahnkörper verstanden werden.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 4 Bst. e: Angesichts der Verletzlichkeit der Velofahrenden soll das Halteverbot analog den Fussgängern auch gegenüber Radwegquerungen (vgl. Art. 59 Abs. 3 und Art. 171 Abs. 2 E-StBV) gelten. Sie sind mit dem Signal A 16 "Fahrräder" zu kennzeichnen. Wir beantragen: "f. auf und seitlich angrenzend an Radwegquerungen sowie näher als 10 m vor Radwegquerungen." Abs. 5: Das neue Halteverbot für Fahrräder auf Trottoirs, wenn weniger als 1.5m freier Raum bleibt, halten wir für unverhältnismässig. Antrag: Absatz streichen.
Netzwerk Kind und Verkehr	Die Bestimmungen für das Anhalten sind fussgängerfreundlicher zu fassen Abs. 4: Das Halten ist untersagt: 4e. Auf und seitlich angrenzend an Fussgängerstreifen sowie näher als 10m 15m vor und nach Fussgängerstreifen. Mehr Sicherheit gemäss aktueller Norm 640 241. Das Anhalten nach dem Fussgängerstreifen ist ebenfalls sehr wichtig, da Autos die Sicht auf Fussgänger auf dem Streifen verdecken.
IGBF	Abs. 1:

3.63 Sind Sie mit Art. 63 E-StBV einverstanden?

JA (66)

wovon	Bund:	Kantone: 22	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 6
LU	Abs. 4 ist mit dem Hinweis zu ergänzen, dass an unübersichtlichen Stellen in jedem Fall eine Hilfsperson / ein Warnposten beizuziehen ist. In der Praxis sind negative Auswüchse immer mehr feststellbar. Folge sind gefährliche Fahrmanöver.		
AG	Der Güterumschlag bei Strassen mit markierten Radstreifen ist nicht gelöst. Abs. 4: wo muss das Pannendreieck oder der Warnposten aufgestellt werden? Pannenfahrzeug iO 50m!		
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag auf Ergänzung mit neuem Artikel <i>5 Muss ein Fahrzeug zum Güterumschlag auf einer Fussgängerfläche halten, dürfen Fussgängerinnen und Fussgänger nicht gefährdet werden. Offene Ladeklappen müssen durch Scherengitter oder Warnposten gesichert werden.</i> Begründung: Haltende Fahrzeuge auf Fussgängerflächen sind Hindernisse welche wie feste Hindernisse mit dem weissen Stock ertastbar sein müssen. Auskragungen wie offene Ladeklappen stellen für Menschen mit Sehbehinderung eine erhebliche Verletzungsgefahr dar und sind deshalb durch Personal oder mobile Absperrgitter zu sichern.		
BKZ	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.		
Procap Schweiz	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.		
SBV	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Bemerkung: Es wäre wünschenswert, wenn das Halten zum Güterumschlag auf Blindenleitlinien generell verboten wird.		
SZB	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Sicherung von Hindernissen im Gehbereich Genau wie bei von unten drohenden Hindernissen (Abschränkungen von Baustellen mit zwei Querlatten) müssen auch von der Seite oder von oben drohende Hindernisse wie geöffnete Laderampen oder Heckklappen von Fahrzeugen gesichert werden, selbst wenn diese mit dem weissen Stock unterlaufbaren Hindernisse oft nur temporär bestehen - vgl. Ergänzungsanträge der Fachstelle.		
Schweiz. Blinden und	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Dauerhaft installierte Hindernisse auf Fusswegen Jegliche Arte von dauerhaft installierten Hindernissen auf Fusswegen müssen verhindert werden, weil es sich dabei häufig um Höhenhindernisse handelt, die mit dem Langstock unterlaufen werden können und so unzumutbare Kopfverletzungen verursachen können.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund: 2	Kantone:	Übrige Stellen: 12
SVSAA, BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.64 Sind Sie mit Art. 64 E-StBV einverstanden?

JA (44)

wovon	Bund: 1	Kantone: 14	Übrige Stellen: 29
GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, ZG, GE, UR, NW, AR, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, ACS, tpg, FREC, Schweizer Wanderwege, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, KSPD, COCRBT, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG,			

JA mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 5
TG	Art. 64 Abs. 1 E-StBV sollte aufgrund der Bussenpraxis der Polizei (Parkverbot innerhalb von fünf Fahrzeuglängen zu markierten Parkfeldern) mit einer neuen lit. e folgenden Inhaltes ergänzt werden: Das Parkieren ist untersagt: auf eine Distanz von 30 m zu markierten Parkfeldern.		
OW	Absatz 1 ergänzen mit Bst. e: Auf der Fahrbahn, sofern nicht eine wenigstens 3 Meter breite Durchfahrt frei bleibt.		
GR	Zu Art. 64 Abs. 3 E-StBV: Es stellt sich die Frage, ob der Begriff der "schmalen Strasse" nicht näher definiert werden müsste.		
NE	Al. 2 : Ajouter al. 2 de l'article 119 et supprimer cette mention en article 119 pour avoir l'ensemble des interdictions de stationner sur le même article.		
Schweiz. Städteverband	Die Mehrheit ist mit Art. 64 E-StBV einverstanden. Eine Minderheit bemängelt, die alte Fassung mit der Definition des Parkierens (das Abstellen des Fahrzeuges, das nicht bloss dem Ein- und Aussteigenlassen oder dem Güterumschlag dient) sei verständlicher und lasse weniger Interpretationsspielraum zu.		
SFV	Art. 169 Abs. 2		
TCS	Remarques, en lien avec 119 al. 2 OUR-P : il va sans dire que le parcage au bord d'une route principale, dès lors qu'il est expressément signalé ou marqué, doit rester possible.		
strasse schweiz	Wir schlagen vor, dass in Abs. 2 nebst den Fahrrädern auch die Motorräder erwähnt werden und Letztere somit auch auf Trottoirs parkiert werden dürfen, sofern für die Fussgängerinnen und Fussgänger ein mindestens 1,5 Meter breiter Raum frei bleibt.		
AGVS	Wir schlagen vor, dass in Abs. 2 nebst den Fahrrädern auch die Motorräder erwähnt werden und Letztere somit auf Trottoirs parkiert werden dürfen, sofern für die Fussgängerinnen und Fussgänger ein mindestens 1,5 Meter breiter Raum frei bleibt.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (21)

wovon	Bund:	Kantone: 6	Übrige Stellen: 15
SG	Abs. 3. Der unbestimmte Begriff «schmale Strassen» führt immer wieder zu Problemen. Es wäre hilfreich, wenn eine bestimmte Strassenbreite (z.B. 3 m) festgelegt würde.		
BE	Abs. 3: Die Formulierung erweckt den Eindruck, dass bei einseitigem Parkieren die Durchfahrtsmöglichkeit anderer Fahrzeuge nicht relevant ist. Textvorschlag: „In schmalen Strassen dürfen Fahrzeuge nur parkiert werden, wenn die Vorbeifahrt anderer Fahrzeuge nicht erschwert wird und eine wenigstens 3 m breite Durchfahrt frei bleibt.		
SH	Abs. 3: Nun bietet sich die Gelegenheit das Parkieren auf schmalen Strassen genauer zu beschreiben. D.h. die Durchfahrtsbreite muss mit Meterangaben (mindestens 3 Meter) beziffert werden.		
LU	Es sollte eine Ergänzung angebracht werden, wonach eine minimale Durchfahrtsbreite vorhanden bleiben muss.		
AG	Radstreifen sollten explizit aufgeführt werden (Verkehrssicherheit).		
	Abs. 1:		

	Das Parkverbot auf Hauptstrassen soll aus systematischen Gründen in Art. 119 Abs. 2 E-StBV geregelt werden. Dies überzeugt nicht: Systematisch richtig ist, wenn alle Tatbestände betreffend generellem Parkverbot an einer Stelle zusammengefasst werden. Aus Gründen der Verständlichkeit und der Lesbarkeit der Verordnung ist dies sogar zwingend; über die ganze Verordnung verteilte generelle Parkverbote könnten von den Verordnungsadressaten gar nicht mehr richtig erfasst werden. Dieses Vorgehen entspricht auch der gewählten Systematik, wie das Beispiel betreffend Halteverbot in Tunnels zeigt: Das Halteverbot wird in Art. 62 Abs. 4 Best. f E-StBV statuiert und in Art. 70 E-StBV nicht wiederholt. Neu eingeführt werden soll auch auf Hauptstrassen innerorts ein absolutes Parkverbot, weil "angesichts der gestiegenen Verkehrsdichte und der Tatsache, dass heute gerade auf Hauptstrassen innerorts die für das Parkieren bestimmte Fläche in der Regel ausgetrennt wird", die für diesen Bereich geltende bisherige Erleichterung "nicht sehr erforderlich". Diese Begründung überzeugt nicht. Auf Hauptstrassen ausserorts gilt aus Gründen der Verkehrssicherheit ein absolutes Parkverbot. Die Einführung eines ebensolchen innerorts wäre nur dann sinnvoll, wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit angebracht wäre. Dies trifft offensichtlich nicht zu. Gestrichen werden soll zudem das ausdrückliche Parkverbot "auf Radstreifen und auf der Fahrbahn neben solchen Streifen" gemäss Art. 19 Abs. 2 Best. d VRV. Zur Begründung wird ausgeführt, dass es sich hierbei um "unnötige Erläuterungen" anderer gesetzlicher Bestimmungen handle, die ausdrückliche Erwähnung also gestrichen werden könne. Für die Rechtsunterworfenen ist dies nicht nachvollziehbar. Im Sinne der Rechtssicherheit sollte diese Bestimmung belassen werden. <u>Antrag:</u> Unveränderte Übernahme der geltenden Regelung betreffend Parkieren auf Hauptstrassen (Art. 19 Abs. 2 Bst. b und c VRV) und betreffend Parkieren auf beziehungsweise neben Radstreifen (Art. 19 Abs. 2 Bst. d VRV) in Art. 64 Abs. 1.
SZ	Absatz 1 ergänzen mit Bst. e: Auf der Fahrbahn, sofern nicht eine wenigstens 3 Meter breite Durchfahrt frei bleibt.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo an.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AG	Radstreifen sollten explizit aufgeführt werden (Verkehrssicherheit).
Kapo GR	In der Praxis gibt es immer wieder Probleme. Was heisst schmale Strasse. Ein Mass in Anlehnung zum Art. 62 Abs. 4 Bst. c (hier wird 3 m erwähnt) soll festgelegt werden.
Kapo SG	Abs. 3: Was heisst in schmalen Strassen? Dieser Begriff gibt und gab in der Praxis wiederholt zu Diskussionen Anlass. Es ist ein Mass z.B. in Anlehnung zur Art. 62 Abs. 2 Bst. c (3 m) festzulegen.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Winterthur	Die alte Fassung mit der Definition des Parkierens (das Abstellen des Fahrzeuges dass nicht bloss dem Ein- und Aussteigenlassen oder dem Güterumschlag dient) ist aus unserer Sicht verständlicher und lässt weniger Interpretationsspielraum zu.
bfu	Das Parkieren auf Hauptstrassen soll neu grundsätzlich verboten sein. Dies soll im Art. 64 E-StBV nicht mehr erwähnt sein, sondern nur noch beim Signal Hauptstrasse in Art. 119 Abs. 2 E-StBV. Wir fänden es besser, wenn dieser Punkt im Art. 64 E-StBV geregelt wird. Hier könnten dann auch die Parkierungsmöglichkeiten auf den Nebenstrassen erwähnt werden.
Pro Velo Schweiz	Parkieren auf Radstreifen ist sehr gefährlich, weil Radfahrende gezwungen werden, auf die Fahrbahn auszuweichen. Auch wenn die Bestimmung nach wie vor gilt, halten wir es im Interesse der Klarheit für wichtig, dass die Bestimmung von Art. 19 Abs. 2 Bst. d VRV erhalten bleibt.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
Stiftung Schweiz Mobil	Parkieren auf Radstreifen und Radwegen ist sehr gefährlich, weil Radfahrende gezwungen werden, auf die Fahrbahn auszuweichen. Auch wenn die Bestimmung nach wie vor gilt, halten wir es im Interesse der Klarheit für wichtig, dass die Bestimmung von Art. 19 Abs. 2 Bst. d VRV erhalten bleibt.
motosuisse	Bemerkungen zu Abs. 2: Die Ausnahme für Fahrräder ist auf Motorräder, Roller und Motorfahrräder auszuweiten. Es ist nicht einzusehen, weshalb Motorräder, Roller und Motorfahrräder nicht auf dem Trottoir parkieren dürfen, wenn ein Mindestabstand von 1,5 m für Fussgängerinnen und Fussgänger bleibt. Dadurch entstünde auch eine

	Diskriminierung von E-Scootern. Die Ungleichbehandlung ist nicht gerechtfertigt. Die Möglichkeit, auf dem Trottoir zu parkieren, entspricht gerade in Städten einem erheblichen Bedürfnis. Angesichts des immer grösseren Verkehrsaufkommens liegt es im öffentlichen Interesse, dass möglichst viele Verkehrsteilnehmer statt mit dem Automobil mit dem zweirädrigen Motorfahrzeug, insbesondere auch mit einem Roller oder E-Scooter, in die Stadt fahren.
FMS	Wir sind der Meinung, dass man Motorräder wie Fahrräder auf dem Trottoir parkieren darf. Wenn für die Fussgänger mindestens 1.5m Platz bleibt.
IGBF	² Hier schlagen wir vor, die Formulierung zu Gunsten der Motorräder, zumal diese sozusagen nirgends legal abgestellt werden dürfen (im Gegensatz zu den Fahrrädern!) wie folgt zu ändern: Einspurige Fahrzeuge dürfen auf Trottoirs parkiert werden ...

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (9)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 8
BAV, sva FR, asa, VCS, VöV, Centre Patronal, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.65 Sind Sie mit Art. 65 E-StBV einverstanden?

JA (68)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 7
AG	Richtig ist, dass die "Parkkarte für behinderte Personen" auf Verordnungsstufe geregelt bleibt. (Noch) nicht in E-StBV aufgenommen sind Regelungen über Parkierungserleichterungen für Ärztinnen und Ärzte (vgl. Richtlinien "Parkierungserleichterungen Ärzte" der IKST vom 5. Februar 1987 für). Hier orten wir Handlungsbedarf. <u>Anträge:</u> - Schaffung von Regelungen betreffend Parkierungserleichterungen für Ärztinnen und Ärzte. - Prüfung, ob weiteren Personenkreisen (Spitexmitarbeitenden, Tierärztinnen und -ärzten etc) Parkierungserleichterungen eingeräumt werden sollen. Im Zusammenhang mit den Parkkarten für behinderte Personen haben wir folgende Bemerkungen: - Im neuen Absatz 1 wird im Unterschied zu Art. 20a Abs. 1 VRV nicht mehr festgehalten, dass für die Inanspruchnahme der unter den Best. a bis c aufgeführten Parkierungserleichterungen eine Bewilligung, d.h. eine Parkkarte erforderlich ist. Daraus könnte geschlossen werden, dass alle Personen, die sich als gehbehindert betrachten, selbst solche, welchen eine Parkkarte verweigert werden musste, von den genannten Parkierungserleichterungen profitieren dürfen. Dies kann nicht sein. dieser Fehler muss korrigiert werden. - Im Vorschlag wird die Gültigkeitsdauer der Bewilligung nicht befristet. Im Sinne der Rechtssicherheit sollte neu die Befristung auf Verordnungsstufe geregelt werden. - Bewilligungen werden gemäss Wortlaut sowohl des geltenden Art. 20a Abs. 5 als auch der vorgeschlagenen Bestimmung nur ad personam erteilt. Dies ist nur richtig, soweit die Bewilligung Behinderten selbst erteilt wird. Problematisch (und nicht der Rechtswirklichkeit entsprechend) ist hingegen die Bewilligungserteilung ad personam bei Organisationen. Die Bewilligungserteilung muss sich in diesen Fällen - insbesondere auch zur Kontrolle vor Ort - nicht nur auf die Organisation, sondern auch auf das Fahrzeug (Kontrollschildnummer) beziehen. Es sei in diesem Zusammenhang auch verwiesen auf die Parkkarte gemäss Anhang 3 zur SSV beziehungsweise Anhang 3 E-StBV (wobei dort auf die falsche Artikelnummer (64 statt recte 65) verwiesen wird). Bei dieser ist ausdrücklich vorgesehen, dass anstelle des Fotos (des Bewilligungsinhabers) die Kontrollschildnummer eingetragen werden kann. Die Formulierung von Abs. 5 muss der in Anhang 3 SSV abgebildeten Rechtswirklichkeit angepasst werden. Dementsprechend stellen wir <u>Antrag:</u> Eingehende Überprüfung und Korrektur		

SSR	Abs. 3: Privat bewirtschaftete Parkierungsflächen brauchen hier nicht geregelt zu werden.
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag zu Abs.1 All. a, b und c: Die Beschränkungen der Parkzeiten in den drei aufgeführten Situationen sind auf zu heben. Begründung: Bezug nehmend auf die Standesinitiative des Kantons Zürich muss die Regelung für Parkieren mit der „Parkkarte für behinderte Personen“ angepasst werden. In der Praxis hat sich gezeigt, dass nur eine Parkierungserleichterung ohne zeitliche Einschränkung die Teilhabe von Menschen mit Behinderung am sozialen und öffentlichen Leben sowie am Arbeitsprozess möglich macht. Die zeitlichen Beschränkungen sind auf zu heben.
BKZ	Antrag Absatz 1 ist folgendermassen abzuändern: ¹ Gehbehinderte Personen sowie Personen, die sie transportieren, dürfen auf Behindertenparkplätzen parkieren und an anderen Stellen die folgenden Parkierungserleichterungen in Anspruch nehmen: a. an Stellen, die mit einem Parkverbot signalisiert oder markiert sind: 24 Stunden parkieren; Begründung: Wie oben erläutert, fehlt es an ausreichend zur Verfügung stehenden Behindertenparkplätzen. Realpolitisch wird die nach der Norm SIA 500 vorgegebene Anzahl, pro 50 Parkplatzeinheiten je einen Behindertenparkplatz, auch nicht umsetzbar sein. Die Schweiz ist gebaut und der Boden ist knapp. Selbstfahrende mit Mobilitätsbehinderung werden daher immer auf Ausweichmöglichkeiten angewiesen sein. Diese Lösung war in der „Alten Zürcher Regelung“ enthalten und hat sich jahrelang sehr bewährt. Die Zeitlimite von 24 Stunden ermöglicht es den Berechtigten, ihre Angelegenheiten zu besorgen, ohne sich durch unnötiges regelmässiges umparkieren physisch überlasten zu müssen. b. auf Parkierungsflächen: ohne zeitliche Begrenzung über die erlaubte Parkzeit hinaus parkieren; Begründung: Die zu den gewöhnlicherweise 1-2 Stunden gestatteten zusätzlichen 6 Stunden erlauben es nicht, einem Erwerb oder einer Ausbildung nachgehen zu können, ohne jeweils das Auto umparkieren zu müssen. Da Parkplätze ein rares Gut sind, bedeutet dies für die betroffene Person, dass sie beispielsweise mitten aus der Arbeit weg muss, um einen anderen Parkplatz zu suchen. Sie hat dabei nicht nur einem erheblichen Zeitaufwand in Kauf zu nehmen, sondern ist körperlich unzumutbaren Strapazen ausgesetzt. Wie ebenfalls erwähnt, können Personen mit Mobilitätsbehinderung wegen noch weitgehend fehlender Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr nicht einfach umsteigen und ihren Alltag mit Tram, Bus und Zug bewältigen. c. in Begegnungszonen: 24 Stunden parkieren. Begründung: Siehe dazu die Ausführungen zu lit. a. Des Weiteren ist insbesondere auf die Ausführungen zu den städteplanerischen Prognosen zu verweisen. Begegnungszonen zu schaffen stösst gesamtschweizerisch auf zunehmende Beliebtheit. Waren es einst Nischen in Kernzonen, weiten sich die Flächen der Begegnungszonen zunehmend aus. Innerhalb der Zonen befinden sich Einkaufs- sowie auch Freizeitangebote, Möglichkeiten zu flanieren und gesellig zu verweilen. Kann eine Person mit Gehbehinderung nicht nahe genug an das gewünschte Ziel innerhalb der Begegnungszone heranfahren und das Fahrzeug auch ausreichend lang stehen lassen, ist sie von einer wesentlichen gesellschaftlichen Partizipation ausgeschlossen und wird damit gemäss Art. 8 Abs. 2 BV diskriminiert. d. in Fussgängerzonen: sofern in diesen Wegstrecken von mehr als 200 Meter zu überwinden sind, 24 Stunden parkieren. Begründung: Es ist unbestritten, dass Fussgängerzonen die Lebensqualität steigern, da sie ermöglichen, sich in verkehrsfreiem Raum zu erholen, einzukaufen oder sonstige Aktivitäten zu realisieren. Da auch diese Zonen zunehmend ausgeweitet werden, ist Personen mit Gehbehinderung das Parkieren innerhalb der Fussgängerzone dann zu erlauben, wenn zur Erreichung der gewünschten Destination mehr als 200 Meter zu Fuss oder per Hilfsmittel zu überwinden sind. Das Kriterium der 200-Meter stützt sich auf die Richtlinie der IKST. Antrag Absatz 4 ist folgendermassen zu ändern: Satz 2 ist zu streichen. Begründung: Zahlreiche Selbstfahrende mit Mobilitätsbehinderung leben mit stark beeinträchtigter manuellen Fähigkeiten, insbesondere die von Tetraplegie, Poliomyelitis, Multipler Sklerose oder Rheuma Betroffenen. Ihnen kann das exakte Zeiteinstellen aus behinderungsbedingten Gründen gar nicht zugemutet werden. Des Weiteren ist anzumerken, dass aus gleichstellungsrechtlicher Sicht die Zeitbeschränkung aufgehoben werden muss, so dass die Auflage, die Zeitscheibe anzubringen, obsolet wird und daher fallen gelassen werden kann.

Procap Schweiz	Absatz 1 des Artikels 65, Parkieren mit der «Parkkarte für behinderte Personen» Strassenbenützungsverordnung StBV ist wie folgt abzuändern: ¹ Gehbehinderte Personen sowie Personen, die sie transportieren, dürfen auf Behindertenparkplätzen parkieren und an anderen Stellen die folgenden Parkierungserleichterungen in Anspruch nehmen: a. an Stellen, die mit einem Parkverbot signalisiert oder markiert sind: höchstens vierundzwanzig Stunden parkieren; b. auf Parkierungsflächen: ohne zeitliche Begrenzung über die erlaubte Parkzeit hinaus parkieren; c. in Begegnungszonen und, wenn ausnahmsweise das Befahren der Zone gestattet ist, in Fussgängerzonen: auch ausserhalb der als Parkierungsflächen gekennzeichneten Stellen höchstens vierundzwanzig Stunden parkieren. Begründung <u>A) Vorgeschichte</u> Bereits bei der Vernehmlassung zur Revision der VRV in den Jahren 2004/2005 hatte Procap beantragt, dass deutlich längere Parkierungszeiten als vorgesehen erlaubt sein müssten. Leider mit wenig Erfolg, auf den Parkierungsflächen sind seither, statt den ursprünglich vier, jetzt lediglich sechs zusätzliche Parkierungsstunden erlaubt. Vor den 2006 in Kraft getretenen Bestimmungen gab es keine schweizweit einheitliche Praxis. Zwar existierten seit längerem die inhaltlich vergleichbaren Bestimmungen der IKST, diese waren jedoch nicht in allen Kantonen und Gemeinden verbindlich. Namentlich in der Stadt Zürich galten deutlich weitergehende Bestimmungen zu Gunsten der Menschen mit Behinderung (siehe auch Beilage). Zudem wurden – wie wir aus zahlreichen Rückmeldungen aus verschiedenen Kantonen vernahmen – von den Polizeibehörden vielerorts beim Überschreiten der Parkzeiten kaum Bussen verhängt, da offenbar ein Spielraum bestand, die Regelungen grosszügig zugunsten der Menschen mit Behinderung auszulegen. Im Jahre 2006 wurde mit der Aufnahme ins Regelwerk der VRV die heute noch geltende (und auch weiterhin vorgesehene) einschränkende Regelung für die ganze Schweiz verbindlich. Seitdem hat sich unsere schon 2005 geäusserte Befürchtung bewahrheitet: Wie wir aus zahlreichen Rückmeldungen aus verschiedenen Kantonen feststellen mussten, hat sich - offenbar auf der Grundlage des Gewichtes der allgemeinverbindlichen Bundesverordnung - die Praxis der Bussenerteilung massiv verschärft. Damit hat sich seit der Aufnahme der „Parkierungserleichterungen“ in die VRV die Situation für Menschen mit Behinderung deutlich verschlechtert. Vor diesem Hintergrund hat, auf Initiative von behinderten Menschen und ihren Organisationen der Kanton Zürich eine Standesinitiative im Bundesparlament eingereicht, die zum Ziel hat, die entsprechenden Bestimmungen „so zu ergänzen und konkretisieren, dass Parkierungsvorschriften Menschen mit Mobilitätsbehinderung nicht benachteiligen“. Diese Standesinitiative wurde vor kurzem von den Verkehrskommissionen beider Räte deutlich angenommen, sodass der Weg jetzt frei ist für eine nicht diskriminierende Regelung im Sinne unseres Antrages. <u>B) Notwendigkeit des Nachteilsausgleichs (inhaltliche Begründung)</u> Für viele Menschen mit Behinderung ist die Mobilität mit dem Auto ein entscheidender Faktor, um sich selbständig in der Gesellschaft bewegen zu können, sie ist somit - im Sinne des Gesetzgebers - entsprechend zu unterstützen. Zu bemerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass gemäss Art.5 Abs.2 BehiG <i>angemessene Massnahmen zum Ausgleich von Benachteiligungen von Behinderten</i> keine Ungleichbehandlung gemäss Art. 8 Ab.1 der Bundesverfassung darstellen. Menschen mit Gehbehinderung müssen - gerade auch im Bereiche des ruhenden Verkehrs - eine ganze Reihe von Schwierigkeiten überwinden: - Sie sind wegen ihren körperlichen Einschränkungen weniger frei in der Einteilung ihres Tagesablaufes und können sich nur begrenzt die günstigen Parkierungszeiten mit genügend freien Parkplätzen aussuchen. Das bedeutet, dass sie sehr häufig an ihren Zielorten keine freien Langzeitparkplätze antreffen und auf Kurzzeitparkplätze ausweichen oder ihr Fahrzeug in Parkverbotszonen abstellen müssen. - Als PendlerInnen, die den ganzen Tag an ihrem Arbeitsplatz oder an ihrer Ausbildungsstätte verbringen, sind sie auf Langzeitparkierungsmöglichkeiten in der Nähe ihres Zielortes angewiesen. Die Nähe ist dabei eng zu
-------------------	--

verstehen, denn gemäss den „Richtlinien Parkierungserleichterungen gehbehinderte Personen“ der IKST vom 30.09.2005 werden Parkkarten nur an Personen erteilt, die mit ärztlichem Attest eine *erhebliche* Gehbehinderung belegen können. Laut Definition in dieser Richtlinie äussert sich eine erhebliche Gehbehinderung darin, „*dass der gehbehinderten Person dauernd oder vorübergehend während mindestens 6 Monaten eine Fortbewegung zu Fuss nur bis ca. 200 m oder mit Hilfe einer Begleitperson bzw. mit besonderen Hilfsmitteln möglich ist*“.

- Sie benötigen auch in der Freizeit in erhöhtem Masse Langzeitparkierungsmöglichkeiten, weil sie darauf angewiesen sind, verschiedene Tätigkeiten (z.B. Arztbesuche, Einkäufe, Restaurantbesuche, Besuche von Veranstaltungen, Besuche bei Verwandten und Bekannten, etc.) zu kombinieren.
- Sie können nur in vermindertem Masse auf den Öffentlichen Verkehr umsteigen und haben auch nur sehr beschränkte Möglichkeiten, sich als Langsamverkehrs-teilnehmerInnen zu bewegen („zu Fuss“, mit dem Fahrrad).
- Sie sind stärker als andere an einzelne, ausgewählte Örtlichkeiten gebunden, weil immer noch eine grosse Zahl von Dienstleistungsbetrieben nicht hindernisfrei zugänglich ist.
- Gerade bei schlechtem Wetter ist die unmittelbare Nähe der Parkierungsmöglichkeit zum Zielort von grösster Wichtigkeit.
- Jedes Ein- und Aussteigen aus dem Auto, mit den damit verbundenen Transfers vom und zum Rollstuhl, ist trotz allen Hilfseinrichtungen anstrengend, ermüdend und zeitraubend. Das bedeutet, dass das häufige Umparkieren, welches für FussgängerInnen lediglich lästig ist, für RollstuhlfahrerInnen meistens unzumutbar oder sogar schlicht unmöglich ist.

C) Heutige Regelung widerspricht Integrationszielen

Die laufenden Revisionen des Bundesgesetzes über die Invalidenversicherung IVG haben als vordringliches Ziel, Menschen mit Behinderung in den Arbeitsmarkt zu integrieren (Stichwort: Eingliederung vor Rente). Damit dies auch für gehbehinderte Menschen möglich ist, brauchen diese, wie bereits in Punkt B beschrieben, grosszügige Regelungen als Nachteilsausgleich. Für viele von ihnen ist der Privatwagen ein unverzichtbares Hilfsmittel, welches in ihrem Arbeitsalltag aber nur seinen Nutzen entfalten kann, wenn es ohne wesentliche Einschränkung eingesetzt werden kann. Falls die Regelungen über die Parkierungserleichterungen weiterhin so restriktiv bleiben wie bis anhin, widersprechen sie damit der Zielsetzung der IVG-Revisionen.

D) Notwendige Ergänzung zu den Behindertenparkplätzen

Die VSS-Norm SN 640 281 definiert generell, die Norm SIA 500 für Bauten und Anlagen und die VABöV für Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs die Ausgestaltung der erforderlichen Behindertenparkplätze. Dieses Grundangebot an Behindertenparkplätzen, die für gehbehinderte Personen reserviert sind, soll sicherstellen, dass an zentralen neuralgischen Stellen wie Parkierungsanlagen, Parkhäusern, Bahnhöfen, etc. ein einigermaßen genügendes Angebot an Parkplätzen für gehbehinderte Personen angeboten wird.

Die unter Punkt B beschriebene Anforderung nach einer Feinverteilung von Parkierungsmöglichkeiten für gehbehinderte Personen im gesamten Siedlungsbereich kann aber bei weitem nicht mit diesen Behindertenparkplätzen aufgefangen werden. Es leuchtet ohne Weiteres ein, dass es beim zunehmenden Nutzungsdruck im öffentlichen Raum niemals auch nur annähernd möglich sein wird, flächendeckend alle 400 m (2 x 200 m Gehdistanz von behinderten Personen) einen Behindertenparkplatz im öffentlichen Raum anzubieten.

Behindertenparkplätze und Parkierungserleichterungen bilden ein Gesamtpaket, welches auch in Zukunft nur funktionieren kann, wenn beide Teile ihrer jeweiligen Aufgabe gerecht werden: Behindertenparkplätze für die gesicherte Reservierung von geeigneten Behindertenparkplätzen an neuralgischen Standorten, Parkierungserleichterungen für Ersatzangebote im gesamten übrigen Siedlungsraum. Mit der zunehmenden Tendenz, die Zentren vom Verkehr zu entlasten und Begegnungs- und Fussgängerzonen mit möglichst wenigen Parkplätzen zu errichten, wird die Wichtigkeit der Parkierungserleichterungen sogar noch zunehmen.

E) Umsetzbarkeit des Antrags

Die Befürchtung, dass wegen einer grosszügigeren Regelung für Menschen mit

	Behinderungen nennenswerte Verkehrsprobleme durch parkierte Autos entstehen könnten, ist unbegründet. Dies allein schon wegen den einschränkenden Bedingungen für die Ausstellung der Parkkarte, die es nur wenigen Personen erlaubt, eine solche zu besitzen. Die von diesen Personen verursachten Störungen stehen in keinem Verhältnis zu den Verkehrsbeeinträchtigungen durch Anlieferungen, Warentransporte, Falsch-parkierer und dem fahrenden und ruhenden Verkehr bei Umbauten. Unser Antrag entspricht inhaltlich der Regelung, die jahrelang in der Stadt Zürich galt (siehe auch Beilage „Spezialbewilligungen für gehbehinderte Fahrzeugführende“, welche wir im 2005 von der Website der Stadt Zürich heruntergeladen haben). Dass ausgerechnet in der Schweizer Metropole diese Regelung während Jahren erfolgreich umgesetzt werden konnte, beweist deren Praxistauglichkeit. Wenn sie im grössten Ballungszentrum der Schweiz mit seiner hochkomplexen Verkehrsproblematik umsetzbar ist, ist nicht einzusehen, weshalb dies in der übrigen Schweiz nicht machbar sein sollte. Absatz 4 des Artikels 65, Parkieren mit der «Parkkarte für behinderte Personen» Strassenbenützungsverordnung StBV ist wie folgt abzuändern: ⁴ Beim Parkieren nach Absatz 1 ist die «Parkkarte für behinderte Personen» nach Anhang 2 Ziffer 3 gut sichtbar hinter der Frontscheibe des Fahrzeugs anzubringen. Werden Parkierungserleichterungen beansprucht, so ist zusätzlich eine Parkscheibe nach Anhang 2 Ziffer 1 anzubringen. Begründung Der zweite Satz ist aus folgenden Gründen ersatzlos zu streichen: Zahlreiche Selbstfahrende mit Mobilitätsbehinderung leben mit stark beeinträchtigter manueller Fähigkeiten, insbesondere die von Tetraplegie, Poliomyelitis, Multipler Sklerose oder Rheuma Betroffenen. Ihnen kann das exakte Zeiteinstellen aus behinderungsbedingten Gründen nicht zugemutet werden. Zudem macht mit den von uns beantragten Verlängerungen der Parkierungszeiten das Anbringen der Parkscheibe ohnehin nur noch wenig Sinn.
SBV	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.
SZB	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.
Schweiz. Blindenb und	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,		

3.66 Sind Sie mit Art. 66 E-StBV einverstanden?

JA (56)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 34
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
BUL	zu Ziff. 2: Die gekürzten und vereinfachten Formulierungen sind zeitgemäss.		
SIK	Wie BUL.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (14)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 11 (1)
BE	Zu Art. 66 Abs. 1 E-StBV Hierzu wird in den Erläuterungen ausgeführt, dass diese Bestimmung aus dem bisherigen Recht „in einer reduzierten Form“ übernommen wird und beigefügt: "Obschon er aus Artikel 26 Absatz 1 SVG abgeleitet werden könnte, wird er aufgrund seiner Relevanz für die Verkehrssicherheit wiederholt.“ Die geltende Formulierung wurde ganz offensichtlich in die VRV aufgenommen, um Aussteigende zu verpflichten, dem Verkehr von <i>hinten</i> spezielle Aufmerksamkeit zu schenken. Durch die Streichung des 2. Satzes vertiert die Bestimmung ihren wesentlichsten Sinn. Wir beantragen deshalb eine Überarbeitung. Formulierungsantrag: Durch das Ein- und Aussteigen dürfen Strassenbenutzerinnen und -benutzer nicht <u>weder behindert noch gefährdet</u> werden; <u>beim Öffnen der Türen ist besonders auf den Verkehr von hinten zu achten.</u>		
SH	Abs. 2: Woher soll der Verkehrsteilnehmer nun wissen, wie eine wirksame Sicherung zu vollziehen ist. Ebenso stellt sich die Frage, ob bei schweren Motorwagen noch ein Unterlagekeil mitgeführt werden muss, wenn die Verwendung desselben nicht mehr definiert ist.		
AG	Durch das Ein- und Aussteigen dürfen Strassenbenutzer weder behindert noch gefährdet werden. Zusätzlich ist beim Öffnen der Türen besonders auf den Verkehr von hinten zu achten. Beides sollte belassen werden. Abs. 1 Hierzu wird in den Erläuterungen ausgeführt, dass diese Bestimmung aus dem bisherigen Recht "in einer reduzierten Form" übernommen wird und beigefügt: "Obschon er aus Artikel 26 Absatz 1 SVG abgeleitet werden könnte, wird er aufgrund seiner Relevanz für die Verkehrssicherheit wiederholt." Die geltende Formulierung wurde ganz offensichtlich in die VRV aufgenommen, um Aussteigende zu verpflichten, dem Verkehr von hinten spezielle Aufmerksamkeit zu schenken. Durch die Streichung des 2. Satzes verliert die Bestimmung nicht nur - wie in den Erläuterungen angetönt - jeden eingeständigen Sinn, sondern sie wirkt auch widersprüchlich zu Art. 26 Abs. 1 SVG, welcher nicht nur zur Vermeidung von Gefährdungen, sondern auch zur Vermeidung von Behinderungen verpflichtet, währenddem Art. 66 E-StBV nur zur Vermeidung einer Gefährdung verpflichtet. Richtig ist, dass die Bestimmung aufgrund ihrer Relevanz für die Verkehrssicherheit hier wiederholt werden muss - aber nicht verstümmelt und des eigentlichen Sinnes beraubt - sondern ergänzt. Sie muss auch wiederholt werden zur Verdeutlichung, dass diese Pflicht nicht nur der Fahrzeugführerin respektive dem Fahrzeugführer, sondern allen Aussteigenden obliegt. Genau das wird aber mit dem 2. Halbsatz von Abs. 1 verdeutlicht. Antrag: Durch das Ein- und Aussteigen dürfen Strassenbenutzerinnen und -benutzer <u>weder behindert noch gefährdet</u> werden; <u>beim Öffnen der Türen ist besonders auf den Verkehr</u>		

	<u>von hinten zu achten.</u> Abs. 2 Die geltende ausführliche Bestimmung ist von ihrem Gehalt her nach wie vor richtig. Nicht ganz richtig ist die Feststellung in den Erläuterungen, wonach die heute geltende Bestimmung überholt sei, weil es "heute ... noch diverse weitere Sicherungsmöglichkeiten geben dürfte" (vgl. Erläuterungen). Überholt ist die Bestimmung allenfalls, weil es zum Beispiel bei Fahrzeugen mit automatischem Getriebe nicht mehr möglich ist, den niedrigsten Gang einzuschalten, weil also eine mögliche Sicherungsmassnahme fehlt. Am Grundsatz hat sich aber gar nichts geändert: Im Gefälle sind zwei unabhängig voneinander wirkende Sicherungen gegen das Wegrollen zu aktivieren, in besonderen Fällen sind sogar Keile anzubringen, ist also eine dreifache Sicherung notwendig. Nur dann ist die Sicherung angemessen. Die vorgeschlagene extreme Kürzung würde es nötig machen, dass die hier gestrichenen Details aufgrund ihrer Relevanz für die Verkehrssicherheit an anderer Stelle, zum Beispiel in Schulungsunterlagen oder Merkblättern dargestellt werden müssten. Ob bei diesem Vorgehen Fahrzeugführerinnen und -führer nach einem Unfall wegen ungenügender Sicherung noch straf- administrativmassnahme- und zivilrechtlich zur Verantwortung gezogen werden könnten, muss zumindest bezweifelt werden. Dementsprechend stellen wir den Antrag: Unveränderte Übernahme von Art. 22 VRV.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo an.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AG	Durch das Ein- und Aussteigen dürfen Strassenbenützer weder behindert noch gefährdet werden. Zusätzlich ist beim Öffnen der Türen besonders auf den Verkehr von hinten zu achten. Beides sollte belassen werden.
Kapo SH	Wie SH.
bfu	Da der durchschnittliche Fahrzeugführer kaum weiss, was die Pflicht zur angemessenen Sicherung beinhaltet, muss entgegen dem Vorschlag in der Vernehmlassung eine Konkretisierung versucht werden.
SFV	Absatz 2: In starken Gefällen sind die Wagen ausserdem durch Unterlegkeile oder behelfsmässige Unterlagen zu sichern.
Pro Velo Schweiz	Abs. 1: Für Radfahrende ist die heutige Bestimmung in Art. 21 Abs. 1 VRV von grosser Bedeutung. Das unaufmerksame Öffnen von Türen führt immer wieder zu schweren, ja tödlichen Unfällen. Wir beantragen , wie heute Art. 66 Abs. 1 entsprechend zu präzisieren: "1 (...) Vor dem Öffnen der Türen ist besonders auf den Verkehr von hinten zu achten. "
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 1: Für Radfahrende ist die heutige Bestimmung in Art. 21 Abs. 1 VRV von grosser Bedeutung. Das unaufmerksame Öffnen von Türen führt immer wieder zu schweren Unfällen. Wir beantragen , Art. 66 Abs. 1 entsprechend zu präzisieren: "1 (...) Vor dem Öffnen der Türen ist besonders auf den Verkehr von hinten zu achten. "
IKST	Die Verwesentlichung der Verkehrsregeln darf keine Abstriche bei der Verkehrssicherheit zur Folge haben. Diese Vorgabe wurde in der Regel erfüllt. Teilweise ist aber zu befürchten, dass die Verwesentlichung zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen könnte. Erwähnt sei hier die vorgeschlagene Neuregelung von zwei grundlegenden Manövern, welche heute im Interesse der Verkehrssicherheit und Klarheit für die Rechtsanwendenden auf Verordnungsstufe genau und nachvollziehbar beschrieben sind: <u>Das Rückwärtsfahren und das Sichern am Berg.</u> Wir beantragen, die Vorschläge noch einmal zu überprüfen und soweit möglich die geltenden Bestimmungen zu übernehmen.
Schärer Hans-Ulrich	Absatz 2 Was heisst angemessen gegen das Wegrollen sichern? Ergänzen; Fahrzeug muss mit der Feststellbremse und bei schweren Motorwagen zusätzlich mit einem Unterlegkeil gesichert werden

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 10

BAV,
sva FR, vif LU,
asa, VCS, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,
Stapo ZH,

3.67 Sind Sie mit Art. 67 E-StBV einverstanden?

JA (50)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 31
TG, SG, OW, SO, BS, TI, JU, BL, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 7
AR	Abs. 3 allenfalls streichen, da Wiederholung von Art. 52 Abs. 3 (E-StBV).		
bfu	Der Verzicht auf eine Differenzierung der Regeln im Inner- bzw. Ausserortsbereich macht das Ganze einfacher.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
KSPD	Abs. 3 allenfalls streichen, da Wiederholung von Art. 52, Abs. 3 (E-StBV)		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Stapo Chur	Abs. 3 allenfalls streichen, da Wiederholung von Art. 52, Abs. 3 (E-StBV)		
Stapo SG	Abs. 3 allenfalls streichen, da Wiederholung von Art. 52, Abs. 3 (E-StBV)		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (11)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 6
GL	Die einzelnen Bestimmungen dieses „Sammelartikels“ sind aus systematischen Gründen besser dort zu regeln, wo der Sachzusammenhang eher gegeben ist (z.B. Art. 67 Abs. 1 z.B. besser bei Art. 48 Abs. 2). Im Ergebnis erweist sich insoweit das geltende Recht als benutzerfreundlicher.		
BE	Abs. 2: Streichen (siehe Kommentar zu Art. 48 Abs. 5 E-StBV) Abs. 4: Die Formulierung „...Wegfahrt ermöglichen.“ schafft zu wenig Klarheit. Textvorschlag: ...den Vortritt gewähren.“		
ZH	Abs. 2: streichen. Vgl. dazu Bemerkung zu Frage 3.48.		
SH	Abs. 4: ...er muss warten, wenn von hinten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig halten könnten. Kommentar: Dieser Passus muss enthalten sein.		
AG	Abs. 4: warum nicht verbindlich: "... müssen die von hinten herannahenden Fahrzeuge dem Bus den Vortritt <u>gewähren</u> . " (Widerspricht allerdings dem Grundsatz, dass vortrittsbelastet ist, wer sich in den Verkehr einfügen will) Abs. 1 Das explizite Verbot des fortgesetzten, unnötigen Herumfahrens in Ortschaften soll ersatzlos gestrichen werden mit der Begründung, dass dieses Verbot genügend abgedeckt sei durch die verallgemeinernde Generalklausel gemäss Art. 44a Abs. 1 E-StBV. Dies vermag nicht zu überzeugen. Dieses Verbot dient nicht nur dem Schutz gegen Lärm, sondern dem Schutze der schwächeren Verkehrsteilnehmer und dem Umweltschutz. Die Innerortsbereiche müssen in diesem Sinne Umweltzonen bleiben (vgl. auch Anhörung zu den rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen vom 27. August 2010). In diesem Sinne stellen wir <u>Antrag:</u> Aufnahme der Verbots von fortgesetztem unnötigen Herumfahren in Ortschaften (Art. 33 Best. d VRV) in Abs. 1.		

3.68 Sind Sie mit Art. 68 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 40
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 4
BE	Abs. 1: Aufgrund der Formulierung sind auch Strassenunterhaltsfahrzeuge zugelassen, die nicht zum Unterhalt der Autobahnen und Autostrassen vorgesehen sind (z.B. Trottoir-Reinigungsfahrzeuge). Textvorschlag: „Dies gilt nicht für Fahrzeuge zum Unterhalt der Autobahnen und Autostrassen.“		
SH	Abs. 3: Pannenfahrzeuge sollten auf dem Pannestreifen geschleppt werden können, zumal die Geschwindigkeit mit 40 km/h pro Stunden, eine offensichtliche Gefahr für den übrigen Verkehr darstellt, wenn auf den Fahrstreifen abgeschleppt würde.		
AG	Abs. 1 Satz 2 Die geltende Bestimmung, Art. 35 Abs. 1 Satz 2, lautet: "Dies (d.h. die Minimalgeschwindigkeit von 80 km/h auf Autobahnen) gilt nicht für Fahrzeuge zum Unterhalt der Strassen sowie für Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte". Vorgeschlagen wird die Streichung des Vorbehalts betreffend Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte mit der Begründung, dass für solche Fahrzeuge, "welche diese Anforderungen nicht mehr erfüllen, ... die Autobahnbenutzung zulässig (bleibe), wenn dies in der ohnehin erforderlichen Bewilligung ausdrücklich vorgesehen ist". Diese Begründung ist nicht schlüssig. Zudem wird ein massgebender Punkt übersehen: Der heute geltende Vorbehalt beinhaltet gleichzeitig die Kompetenznorm an die zuständigen Behörden des Bundes und der Kantone, bei Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten im Einzelfall Abweichungen von den normierten Mindestgeschwindigkeiten zu bewilligen. Als solche muss sie zwingend auf Verordnungsstufe beibehalten werden. Die Streichung der Kompetenznorm wäre für das Bewilligungsverfahren fatal. In systematischer Hinsicht könnte geprüft werden, ob diese Kompetenznorm nicht an eine andere Stelle (zum Beispiel Art. 177e E-StBV) verschoben werden könnte. Von einer Verschiebung ist aufgrund des Sachzusammenhanges und der Rechtssicherheit abzusehen. Antrag: Satz 2 sei gegenüber Art. 35 Abs. 1 Satz VRV unverändert zu belassen mit folgendem Wortlaut: "Dies gilt nicht für Fahrzeuge zum Unterhalt der Strassen <u>sowie für Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte</u> ".		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo SG	Abs. 3: In der Praxis werden z.B. durch den TCS Pannenfahrzeuge auf dem Pannestreifen bis zur nächsten Ausfahrt abgeschleppt. Dies steht im Widerspruch zu Art. 69 Abs. 2. Eine Zulassung zur Benützung des Pannestreifens ist in Anbetracht der zulässigen Geschwindigkeit zu prüfen.		
Kapo SH	Wie SH.		
IKST	Gemäss Art. 35 Abs. 1 Satz 2 VRV gilt auf Autobahnen die Minimalgeschwindigkeit nicht für Ausnahmefahrzeuge und -transporte. Diese Bestimmung dient den kantonalen Behörden als Kompetenznorm bei der Erteilung von Bewilligungen von Transporten unter der Minimalgeschwindigkeit. Die kantonalen Behörden werden auch in Zukunft solche		

	Bewilligungen ausstellen müssen. Also muss die Kompetenznorm erhalten bleiben. Der vorgeschlagenen ersatzlosen Streichung kann nicht zugestimmt werden. Es wird Antrag auf Beibehaltung der Bestimmung gestellt.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 13
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.69 Sind Sie mit Art. 69 E-StBV einverstanden?

JA (44)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 25
OW, GL, SO, BS, TI, JU, ZH, SH, LU, AG, GR, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, ACS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, SVLT, BUL, SIK, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 4
BL	<u>Absatz 5:</u> Die Heraufsetzung der Mindestgeschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h auf dem dritten Fahrstreifen ermöglicht einen besseren Verkehrsfluss !		
ZG	Antrag: In Abs. 4 Bst. c ist der Begriff "Doppellinien-Markierung" durch die neuen Bezeichnungen "Leitlinie" und "Sicherheitslinie" zu ersetzen.		
Kapo BL	Wie BL.		
Kapo GR	Hinweis: In Abs. 1 muss das freiwillige Halten zusätzlich ergänzt werden. Zudem sollte die Pflicht eingeführt werden, dass beim Verlassen des Fahrzeuges eine Schutzweste getragen werden muss.		
Kapo ZG	Abs. 4 lit. c: Hier müsste vermutlich anstelle der Bezeichnung Doppellinien-Markierung die neue Bezeichnung Leitlinie neben Sicherheitslinie verwendet werden.		
TCS	Le TCS salue la teneur de l'alinéa 5, qui réserve la voie extérieure gauche aux véhicules autorisés à rouler à plus de 100 km/h sur les autoroutes à 3 voies dans le même sens.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (17)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 13
TG	Art. 69 Abs. 2 E-StBV: Aufgrund der ertaubten Geschwindigkeit ist zu prüfen, ob der Pannestreifen auch für das Abschleppen von Pannenfahrzeugen bis zur nächsten Ausfahrt benützt werden darf und nicht nur für Nothalte.		
SG	Abs. 2: In der Praxis werden Pannenfahrzeuge teilweise auf dem Pannestreifen zur nächsten Ausfahrt geschleppt. Dies steht in Widerspruch zu dieser Bestimmung. Angesichts der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Art. 43 Abs. 1 Bst. d) ist eine Zulassung des Pannestreifens für solche Fahrten zu prüfen.		
BE	Begriffskorrektur Abs. 4c: <i>Leitlinie neben Sicherheitslinie statt Doppellinie</i> (Begriff Doppellinie wurde ersetzt)		
AR	Abs. 2: Aufgrund der erlaubten Geschwindigkeit ist zu prüfen, dass der Pannestreifen auch für das Abschleppen von Pannenfahrzeugen bis zur nächsten Ausfahrt benutzt werden darf und nicht nur für Nothalte.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Kapo TG	Abs. 2: Aufgrund der erlaubten Geschwindigkeit ist zu prüfen, dass der Pannestreifen auch für das Abschleppen von Pannenfahrzeugen bis zur nächsten Ausfahrt benutzt werden darf und nicht nur für Nothalte.		
Stapo Chur	Abs. 2: Aufgrund der erlaubten Geschwindigkeit ist zu prüfen, dass der Pannestreifen auch für das Abschleppen von Pannenfahrzeugen bis zur nächsten Ausfahrt benutzt werden darf und nicht nur für Nothalte.		
Stapo SG	Abs. 2: Aufgrund der erlaubten Geschwindigkeit ist zu prüfen, dass der Pannestreifen auch für das Abschleppen von Pannenfahrzeugen bis zur nächsten Ausfahrt benutzt werden darf und nicht nur für Nothalte.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		

ASTAG	Vgl. bereits vorne Ziff. 2.11 Wir sind dagegen, dass Gesellschaftswagen den dritten Fahrstreifen generell nicht benutzen dürfen. Als umweltfreundliches und sehr sicheres Transportmittel darf der Gesellschaftswagen in dieser Form nicht abgewertet werden. Wir könnten einer Neuregelung allenfalls zustimmen, die in besonderen Fällen den äussersten Fahrstreifen kurzzeitig mit einem Verbot für Gesellschaftswagen belegt. Dies kann auch im Ausland beobachtet werden, z. B. in Italien.
SFV	Absatz 5: 80 km/h beibehalten
AGVS	Vgl. bereits vorne Ziff. 2.11 Wir sind dagegen, dass Gesellschaftswagen den dritten Fahrstreifen generell nicht benutzen dürfen. Als umweltfreundliches und sehr sicheres Transportmittel darf der Gesellschaftswagen in dieser Form nicht abgewertet werden. Wir könnten einer Neuregelung allenfalls zustimmen, die in besonderen Fällen den äussersten Fahrstreifen kurzzeitig mit einem Verbot für Gesellschaftswagen belegt. Dies kann auch im Ausland beobachtet werden, z. B. in Italien.
Mobili- tant.org	L'alinéa 4 est inutile et la fluidité du trafic est perdante. Il faut pouvoir utiliser la totalité de la chaussée et dans d'autres pays, les USA par exemple, cette règle n'est plus appliquée depuis longtemps sans aucune conséquence au niveau de la sécurité. Cette interdiction ne fait que provoquer des situations de stress inutiles et peut engendrer des conflits entre automobilistes.
IGBF	9 Auf Autobahnen und Autostrassen mit mindestens drei Fahrstreifen darf der äusserste Streifen links nur von Fahrzeugen benützt werden, die eine Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h (und nicht 100 km/h) erreichen dürfen. (Andernfalls dürfen Gesellschaftswagen ohne Anhänger den ganz linken Fahrstreifen nicht mehr benützen.)
Abt. N Bereich SFS	Folgender Hinweis zu Abs. 4 d wurde im Entwurf vom 05.01.2011 nicht berücksichtigt: Besondere Verkehrsregeln auf Autobahnen und Autostrassen Das Vorbeifahren rechts sollte auf dem Verzögerungstreifen von Ausfahrten nur bei Stau oder Kolonnenverkehr erlaubt sein. <u>Begründung:</u> Entsprechend der Markierung ist das Ausscheren vom durchgehenden Fahrstreifen auch im Verzögerungsbereich zulässig. Bei uneingeschränktem Vorbeifahren rechts kann dies zu gefährlichen Situationen mit spät ausscherenden Fahrzeugen führen.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (16)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 15
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, strasseschweiz, FMS, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,		

3.70 Sind Sie mit Art. 70 E-StBV einverstanden?

JA (58)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 39
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, ZH, SH, AG, NE, GE, NW, AR, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, VCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Stiftung SchweizMobil, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 4
LU	Fahrräder haben kein Abblendlicht. Auf "beleuchteten und unbeleuchteten" kann verzichtet werden. Weitere Tunnels gibt es nicht.		
ZG	Antrag: Der Begriff "Abblendlicht" ist auf Fahrräder nicht anwendbar. Abs. 2 ist entsprechend anzupassen.		
UR	In Absatz 2 wird von den Führern von Motorfahrzeugen und Fahrrädern verlangt, dass sie das Abblendlicht einschalten. Dabei werden Motorfahrzeuge und Fahrräder in einem Zug genannt. Bei Fahrrädern kennt man jedoch kein Abblendlicht.		
SZ	Hinweis: Fahrräder haben nur ein Licht Antrag: Absatz 2, "beleuchteten und unbeleuchteten" streichen.		
Kapo UR	In Art. 39/2 wird von den Führern von Motorfahrzeugen und Fahrrädern verlangt, dass sie das Abblendlicht einzuschalten haben. Dabei werden Motorfahrzeuge und Fahrräder in einem Zug genannt. Bei Fahrrädern kennt man aber kein Abblendlicht.		
Kapo ZG	Den Begriff Abblendlicht bei einem Fahrrad ist so noch nie verwendet worden.		
Pro Velo Schweiz	Dieser Bestimmung können wir ausdrücklich zustimmen.		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 5
BL	Ergänzungsvorschlag (zusätzlicher Absatz): <i>"Beim Verlassen des Fahrzeugs in Notfällen ist der Zündungsschlüssel im Fahrzeug zu belassen."</i>		
GR	Zu Art. 70 Abs. 1 E-StBV: Neben dem Rückwärtsfahren und dem Wenden muss auch das freiwillige Halten aufgenommen werden. Zu Absatz 2: die Formulierung "beleuchteten und unbeleuchteten" kann gestrichen werden, womit eine generelle Pflicht zum Einschalten der Abblendlichter in allen signalisierten Tunnels statuiert wird.		
Kapo BL	Wie BL.		
Kapo GR	In Abs. 1 muss nebst dem Wenden und Rückwärtsfahren auch das freiwillige Halten erwähnt werden.		
bfu	Wir erachten die Unterscheidung signalisierte / nicht signalisierte Tunnels als nicht sinnvoll. Das generelle Überholverbot in Tunnels sollte beibehalten werden.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
tpg	Il nous semble plus sécuritaire d'interdire le dépassement dans tous les tunnels, qu'ils soient signalés ou non.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (9)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 8
BAV, sva FR, vif LU, asa, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE (Fahrräder haben kein Abblendlicht!),		

3.71 Sind Sie mit Art. 71 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 38
SG, OW, GL, SO, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, bfu, SFV, ASTAG, TCS, tpg, Public Health Schweiz, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Fussver- kehr Schweiz	Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h <i>Führerinnen und Führer von Fahrzeugen bis zu einer Breite von höchstens 1 m sind den Radfahrerinnen und Radfahrern hinsichtlich der Benutzungspflicht von Radstreifen gleichgestellt, wenn bei diesen Fahrzeugen die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit sowie eine allfällige motorische Unterstützung auf 20 km/h beschränkt sind. Auf Radwegen, gemeinsamen Rad- und Fusswegen sowie auf Rad- und Fusswegen mit getrennten Verkehrsflächen sind sie nicht zugelassen.</i>		
	Begründung Der Art. 71 ist für Segways (und ähnliche Fahrzeuge) geschaffen worden. Segways sind der Kategorie der Roller zugeteilt und sollen daher auf der Fahrbahn verkehren. Die Zulassung auf Radstreifen ist sinnvoll. Sie sind Bestandteil der Fahrbahn. Die Freigabe der für den Fuss- und Radverkehr vorgesehenen Flächen für Fahrzeuge, die der Kategorie Roller zugeteilt sind, lehnen wir jedoch ab. Hier wird der Grundsatz durchlöchert, dass keine Motorfahrzeuge auf Fussverkehrsflächen verkehren sollen. Es ist zu bedenken, dass diese Fahrzeuge wegen ihres grossen Gewichtes, ihrer ungenügenden Manövrierbarkeit und ihrer Motorstärke gefährlich sind.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (19)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 16
AR	Abändern auf 25 km/h anstelle von 20 km/h. Benützungspflicht Radweg für E-Bikes bis 25 km/h .		
BS	Es ist diesbezüglich einzuwenden, dass die Zulassungserleichterungen bis anhin für Fahrzeuge mit Tretunterstützung bis 25 km/h galten. Nach dieser Bestimmung dürften neu auch sogenannte Rikscha-Taxis von unter einem Meter Breite neben dem Radstreifen verkehren dürften. Dies kann zu Verkehrshindernissen führen.		
TG	E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h gelten als Leicht-Motorfahrräder (Art. 18 VTS). Deshalb ist zu prüfen, ob diese Fahrzeuge auch unter die Benützungspflicht von Radstreifen und Radwegen fallen (sollte wohl so sein).		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Kapo BS	Wie BS.		
Kapo SG	Fällt bei E-Bikes die bauartbedingte Unterstützung bei 20km/h aus (vgl. bei Helmtraggpflicht)?		
Kapo TG	E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h gelten als Leicht-Motorfahrräder Art. 18 VTS. Deshalb ist zu prüfen, dass diese Fahrzeuge auch unter die Benützungspflicht von Radstreifen und Radwegen fallen.		
Stapo Chur	Abändern auf 25 km/h anstelle von 20 km/h. Benützungspflicht Radweg für E-Bikes bis 25 km/h		
Stapo SG	Abändern auf 25 km/h anstelle von 20 km/h. Benützungspflicht Radweg für E-Bikes bis 25 km/h		

Pro Velo Schweiz	Diese Neuerung können wir so <u>nicht</u> gutheissen. Sehr langsame Fahrzeuge – und auch solche sind von der Regel mitbetroffen - gehören auf Fussverkehrsflächen und nicht auf Radwege. Zudem erscheint es nicht richtig, auch zweispurige und Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, die von sehr unterschiedlichem Charakter sind, generell auf Radwege zu zwingen. Je nach dessen Belag, Steigung oder Breite sind Radwege schlicht nicht geeignet für schwerere, breitere Fahrzeuge und solche von Behinderten. Wenn dies aber doch so geregelt werden soll, dann muss zwingend in der BSSV festgehalten werden, welche Voraussetzungen Wege erfüllen müssen, damit das Radweg-Signal verfügt werden darf. Vgl. unsere Bemerkungen generell zur Radwegpflicht vorne zu Frage 2.15 und zur Ausdehnung der Radwegbenutzungspflicht auf zweispurige Velos in Art. 116). Antrag: Radweg rausstreichen: „(...) Radstreifen und Radwege gleichgestellt (...)“
velosuisse	Wir sind mit der Eingabe von Pro Velo Schweiz einverstanden und unterstützen diese. Wir sind der Ansicht, dass die langsamen Leicht-Motorfahrräder – über die Punkte hinaus, die in der Eingabe von Pro Velo Schweiz genannt werden – durchgehend gleich behandelt werden sollen wie Fahrräder. Unseres Erachtens sollten sie ohnehin in die Kategorie Fahrrad und nicht Motorfahrrad eingeteilt werden. Wenn aber daran festgehalten wird, dass sie als Leicht-Motorfahrräder zu gelten haben, sind dafür überall Ausnahmen vorzusehen, so dass die langsamen E-Bikes den gleichen Vorschriften unterstehen wie Fahrräder.
Fussverkehr Schweiz	Wie Ja mit Bemerkung.
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag auf Ergänzung von Art. 71: <i>Führerinnen und Führer von Fahrzeugen bis zu einer Breite von höchstens 1 m sind den Radfahrerinnen und Radfahrern hinsichtlich der Benutzungspflicht von Radstreifen und Radwegen gleichgestellt, wenn bei diesen Fahrzeugen die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit sowie eine allfällige motorische Unterstützung auf 20 km/h beschränkt sind. Die Benutzungspflicht gilt nicht für gemeinsame Rad- und Fusswege.</i> Bemerkungen: Was den Radstreifen betrifft, ist die Forderung diese Fahrzeuge den Velos gleich zu stellen nachvollziehbar. Die immer häufigere Führung von Rad- und Fussweg auf einer Ebene führt aber dazu, dass durch diese neue Regelung noch mehr Fahrzeugkategorien auf Fussgängerflächen zugelassen werden oder gar verpflichtet werden, die gemeinsamen Flächen für Rad- und Fussverkehr zu nutzen. Dies ist aus Sicht von Menschen mit Behinderung keinesfalls tolerierbar: Die Zulassung von motorunterstützten Fahrzeugen darf nur auf reinen Radwegen und Radstreifen erfolgen; im Mischverkehr mit dem Fussverkehr ist sie nicht akzeptabel.
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.
	Der für die Fussgänger als naturgemäss schwächste Verkehrsteilnehmer sinnvollerweise sichere Fussgängerbereich soll zudem von Fahrzeugkategorien wie den i.d.R. zu spät bis unhörbaren sowie im Vergleich zum Gehtempo schnellen Velos und FÜGs freigehalten werden - vgl. Ergänzungsvorschläge der Fachstelle.
Schweiz. Blinden und	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Kein bestimmungsfremder Verkehr auf Fusswegen Um die Sicherheit für blinde und sehbehinderte Menschen zu gewährleisten, darf kein bestimmungsfremder Verkehr (wie Fahrräder, Reiter, Spezialfahrzeuge, etc.) auf Fusswegen zugelassen werden. Ist dies nicht der Fall, müssen Blinde und Sehbehinderte jederzeit mit unvorhersehbaren Arten von Verkehrsteilnehmern rechnen, was zu unzumutbaren Stresssituationen und Verunsicherungen führt.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 9
BAV, sva FR, asa, VCS, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.72 Sind Sie mit Art. 72 E-StBV einverstanden?

JA (36)

wovon	Bund: 1	Kantone: 13	Übrige Stellen: 22
OW, GL, SO, TI, JU, BL, ZG, NE, GE, UR, NW, VD, VS, Tiefbauamt NW, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, tpg, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo NW, Kapo OW, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 7
Kapo GR	Hinweis: Abs. 2 Eine Ausnahme zu diesem Absatz bildet der ausgeweitete Radstreifen (K.08). Sollte diese Ausnahme nicht aufgeführt sein ? Abs. 4 Die generelle Zulassung von Kindern mit den Fahrrädern ausserorts ist verkehrssicherheitstechnisch heikel. Was geschieht, wenn ein Trottoir endet ? Werden die Kinder zu gefährlichen Querungen der Strasse gezwungen.		
Kapo SO	Abs. 2: Vorbeifahrt an Fahrzeugkolonnen nur gestatten, wenn dies auf einem Radstreifen möglich ist. (Verkehrssicherheitsrelevant).		
vif LU	2..... sich namentlich vor haltende Motorfahrzeuge stellen. Steht im Widerspruch zu den ausgeweiteten Radstreifen. Muss die Ausnahme erwähnt werden?		
Schweiz. Städteverband	Die Mehrheit ist mit Art. 72 E-StBV einverstanden. Eine Minderheit fordert, dass es auch innerorts Kindern unter 10 Jahren erlaubt ist, mit dem Fahrrad das Trottoir zu benutzen. Dies entspreche einer weitherum gelebten Praxis.		
strasse schweiz	Sollten hier nicht auch die boomenden Elektrofahrräder speziell erwähnt und geregelt werden?		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Sollten hier nicht auch die boomenden Elektrofahrräder speziell erwähnt und geregelt werden?		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (39)

wovon	Bund:	Kantone: 11	Übrige Stellen: 28 (1)
TG	Art. 72 Abs. 2 E-StBV: Es ist zu prüfen, ob die Ausnahme gemäss Art. 165 Abs. 5 E-StBV (ausgeweiteter Randstreifen K.08) zu erwähnen ist.		
SG	Nach Abs. 2 (in Verbindung mit Abs. 5) dürfen sich Radfahrer und Motorfahrradfahrer nicht vor haltende Motorfahrzeuge stellen. Eine Ausnahme bildet der ausgeweitete Radstreifen (K.08). Diese Ausnahmeregelung ist anzufügen. In Abs. 3 ist «unnötige» wegzulassen. Abs. 4: Aus Sicht des Langsamverkehrs ist die Regelung für Kinder unter zehn Jahren auch auf den Innerortsbereich auszudehnen.		
BS	Die Formulierung in Absatz 3c ist ein Ansporn, viele Nebenstrassen als Veloförderung zu signalisieren. Und damit die Signaldichte zu erhöhen. Wir beantragen daher eine Änderung in Absatz 3c: auf Radwegen sowie auf signalisierten Routen für Fahrräder auf Nebenstrassen mit wenig Verkehr .		
BE	Abs. 3 Begriff „...unnötig“ streichen Abs. 3a: Die Bestimmung „... von mehr als 10 Fahrrädern“ ist militärischen Ursprungs. Dahinter steht die Absicht im Fall von Truppenübungen mit Radfahrenden einen geschlossenen Verband bilden zu dürfen. Aus dem Blickwinkel Verkehrssicherheit sollte es jedoch möglich sein im Fall geführter und touristisch motivierter Velotouren bereits bei geringerer Anzahl Teilnehmenden einen „Verband“ zu bilden, um so die Überholdistanzen nicht zu lang werden zu lassen. Textvorschlag: „Das Nebeneinanderfahren... ...in geschlossenem Verband von mehr als 6 Fahrrädern“.		
ZH	Abs.3: Das Wort unnötig ist zu streichen.		
SH	Abs. 2: Die Ausnahmeregelung bezüglich ausgeweiteter Radstreifen muss aufgeführt		

	werden. Abs. 3: Das Wort „unnötig“ kann weggelassen werden.
LU	Fallen auch Motorräder unter diese Bestimmung, wie im Titel der Erläuterungen aufgeführt, oder nur Motorfahräder wie im E-StBV? Wenn in Abs. 2 schon (beinahe systemwidrig gemäss Groberläuterungen D.8.) ein Beispiel zur Generalisierung aufgeführt wird ("namentlich nicht vor haltenden Motorfahrzeuge stellen"), ist auch die Ausnahme der ausgeweiteten Radstreifen zu nennen, wo dieses Verbot gerade nicht gilt.
AG	Wenn das Befahren von Trottoirs und Fusswegen für Kinder unter zehn Jahren bewilligt wird, soll es logischerweise auch innerorts gestattet werden! Anmerkung: im innerorts nur mit Signal freigeben. Ausserorts grundsätzlich auch ohne Signale nicht gestattet oder für alle freigeben (wenn zB auf der Fahrbahn kein Radstreifen vorhanden ist). Art. wie vorgesehen ist nicht durchsetzbar! Abs. 3 Gemäss Konkordanzliste II erfolgte hier eine "Präzisierung: Das Nebeneinanderfahren in den aufgezählten Fällen ist neu erlaubt, solange der übrige Verkehr nicht ‚unnötig‘ behindert wird (Erlaubnis entfällt neu nicht schon bei jeder Behinderung)". Dies überzeugt nicht. Das neu eingefügte Adjektiv ist ein unklarer Begriff. Frage: Wer entscheidet, ob eine Behinderung ‚unnötig‘ oder ‚nötig‘ ist? Die nebeneinanderfahrenden Radfahrer oder der noch schwächere zu behindernde Verkehrsteilnehmer? Im Übrigen steht die Neuformulierung im Widerspruch zur gesetzlichen Grundregel: Es gilt strikte, ohne jegliche Relativierung, dass kein Verkehrsteilnehmer Verkehrspartner in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse behindern darf (vgl. Art. 26 Abs. 1 SVG). Im Zusammenhang mit den Radwegen (vgl. Art. 116 Abs. 5 E-StVB) ist die Regelung richtig wie folgt formuliert: "Radfahrerinnen und Radfahrer ... müssen auf Fussgängerinnen und Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren." <u>Antrag:</u> Das Nebeneinanderfahren zu zweit ist nur gestattet, wenn der übrige Verkehr nicht behindert wird.
GR	Zu Art. 72 Abs. 2 E-StBV: Eine Ausnahme zu diesem Absatz bildet der ausgeweitete Radstreifen. Es stellt sich die Frage, ob diese Ausnahme nicht aufgeführt werden müsste. Zu Absatz 4: Die generelle Zulassung von Kindern mit Fahrrädern ausserorts ist aus verkehrstechnischer Sicht unter Umständen heikel. Insbesondere dann, wenn das Trottoir endet. Zudem schlagen wir vor, dass Kinder unter 14 Jahren ausserorts das Trottoir generell benützen dürfen. So wird das Primarschulalter abgedeckt und ein fließender Übergang zum Mindestalter für Motorfahräder hergestellt. Zudem schüfe man damit keine neuen Altersgrenzen, sondern würde an allgemein bekannten festhalten.
AR	Abs. 2: Es ist zu prüfen, ob die Ausnahme nach Art. 165 Abs. 5 E-StBV (ausgeweiteter Radstreifen K.08) zu erwähnen ist.
SZ	Absatz 4: Kinder unter 10 Jahren sollen, unter Einhaltung der Vortritts-gewährung gegenüber von Fussgängern, ausserorts auf dem Trottoir und auf Fusswegen fahren dürfen. Können Kinder in diesem Alter die Verpflichtungen gegenüber den Fussgängern abschätzen? Für Kinder wird es schwierig und zum Teil unverständlich, dass sie nach dem erfüllen des 9. Altersjahres nicht mehr auf den für Fussgänger vorbehaltenen Verkehrsflächen mit den Fahrrädern fahren dürfen. Das Fahren mit dem Fahrrad sollte auf solchen Verkehrsflächen grundsätzlich nicht erlaubt sein.
Stadt Bern	Absatz 4: Die Stadt Bern beantragt, dass es auch innerorts Kindern unter 10 Jahren erlaubt ist, mit dem Fahrrad das Trottoir zu benützen. Dies entspricht einer weitherum gelebten Praxis.
Grüne	Mit der Bestimmung in Abs. 1 haben Radfahrer beim Linksabbiegen, Überholen und Ausweichen von Hindernissen weniger Rechte, als wenn es keinen Radstreifen hätte. Das versteht gemeinhin niemand; es ist auch kaum bekannt. Und es hält z.T. Behörden davon ab, Radstreifen zu markieren und Veloorganisationen, solche zu befürworten. Die Schlechterstellung durch Radstreifen soll aufgehoben werden, indem der Inhalt des Absatzes umgedreht wird: <i>Art. 72, Abs. 1: „Radfahrerinnen und Radfahrer haben beim Verlassen des Radstreifens, z.B. zum Abbiegen oder Überholen, die gleichen Rechte und Pflichten, wie wenn kein Streifen markiert wäre.“</i> Das „Sich vor Autos aufstellen“ muss aus Sicherheitsgründen möglich sein. Wo zahlreiche Velos verkehren und links abbiegen müssen, sollte aus Sicherheitsgründen im Übrigen ohnehin ein ausgeweiteter Radstreifen markiert werden. Faktisch ist die „Behinderung“ der Autos dadurch gering – die grösste Behinderung ist die Kolonne selbst. Überdies blinken viele Autos nicht, weshalb es in bestimmten Situationen wichtig ist, dass sich Velofahrende vor die Auto stellen, wenn sie nicht links abbiegen; ansonsten besteht die Gefahr, dass sie von linksabbiegenden Autos überfahren werden. Und auch für die Autofahrenden selber ist die Situation klarer und sicherer, wenn sich die Velofahrenden sicherheitsbewusst aufstellen und klar zeigen, wohin ihre Fahrt weiter gehen wird: <i>Art. 72, Abs. 2: „Sie dürfen rechts neben einer Motorfahrzeugkolonne vorbeifahren, wenn</i>

	<i>genügend freier Raum vorhanden ist. Das slalomartige Vorfahren ist untersagt. Sie dürfen die Weiterfahrt der Kolonne nicht <u>unnötig</u> (neu) behindern und sich namentlich nicht vor haltende Motorfahrzeuge stellen.</i>
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo an. Den Vorschlag, dass Kinder unter 10 Jahren ausserorts Trottoirs und Fusswege befahren können, unterstützen wir.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo BS	Wie BS.
Kapo GR	Wie Ja mit Bemerkung.
Kapo SG	Abs. 2: Fahrräder und Motorfahräder dürfen sich nicht vor haltende Motorfahrzeuge stellen. Eine Ausnahme bildet der ausgeweitete Radstreifen (K.08). Diese Ausnahmeregelung ist anzufügen. Abs. 3: "wenn der übrige Verkehr nicht unnötig behindert wird ..." . Das Wort "unnötig" ist wegzulassen. Es gibt kein nötiges Behindern. Abs. 4: Das generelle Zulassen von Kindern mit den Fahrrädern ausserorts dient nicht der Verkehrssicherheit und ist situativ durch die Behörde zuzulassen.
Kapo TG	Es ist zu prüfen, ob die Ausnahme nach Art. 165 Abs. 5 E-StBV (Ausgeweiteter Randstreifen K.08) zu erwähnen ist.
Kapo ZH	Wie ZH.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	Abs. 2: Es ist zu prüfen, ob die Ausnahme nach Art. 163, Abs. 5., E-StBV (ausgeweiteter Radstreifen K.08) zu erwähnen ist).
Stapo SG	Abs. 2: Es ist zu prüfen, ob die Ausnahme nach Art. 165, Abs. 5., E-StBV (ausgeweiteter Radstreifen K.08) zu erwähnen ist).
bfu	Die in Art. 72 Abs. 4 E-StBV angesprochene Frage "Kinder mit Fahrrädern auf dem Trottoir ausserorts" ist bekannt. Die bfu erachtet eine generelle Öffnung als fraglich. In der bfu-Dokumentation "Freigabe Trottoirs für Fahrräder zu Schulwegzwecken" wurde die Frage vertieft studiert. Fazit: wenn ausserorts eine Freigabe erfolgen sollte, wird auch tendenziell innerorts auf dem Trottoir gefahren werden. Die bfu sieht zudem bei einer generellen Öffnung Sicherheitsbedenken im Ausserortsgebiet, da auch diese Trottoirs Gefahren bergen (Zugänge; Sicht; Ausweichen auf die Fahrbahn; Beginn und Ende). Deshalb wäre bei einer Freigabe der Trottoirs im Ausserortsbereich ein Hinweis "nach Prüfung und Sanierung allfälliger Gefahren" wünschenswert. Falls die Regelung doch kommen sollte, wäre das Alter 14 angebracht.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
SFV	Absatz 5: Ausnahmen; Radweg 116 Abs. 1 Nach Absatz 5: Fehlen hier nicht die besonderen Bestimmungen für E-Bikes?
Pro Velo Schweiz	► Abs. 1: Mit dieser Bestimmung haben Radfahrer beim Linksabbiegen, Überholen und Ausweichen von Hindernissen weniger Rechte, als wenn es keinen Radstreifen hätte. Das versteht nach unserer Erfahrung niemand; es ist auch sehr wenig bekannt. Und es hält z.T. Behörden davon ab, Radstreifen zu markieren, und Velogruppen, solche zu befürworten. Wir beantragen , dass die Schlechterstellung durch Radstreifen aufgehoben wird, indem der Inhalt umgedreht wird: "1 Radfahrer haben beim Verlassen des Radstreifens, z.B. zum Abbiegen oder Überholen, die gleichen Rechte und Pflichten, wie wenn kein Streifen markiert wäre." ► Abs. 2: Das „Sich vor Autos aufstellen“ muss aus Sicherheitsgründen möglich sein analog der Mehrrichtungsspuren vgl. Art. 51.3; wo zahlreiche Velos verkehren und links abbiegen müssen, sollte aus Sicherheitsgründen im übrigen ohnehin ein aufgeweiteter Radstreifen markiert werden (Art. 163.5). Faktisch ist im Übrigen die „Behinderung“ der Autos dadurch regelmässig gering (die grösste Behinderung ist an sich die Kolonne selbst). Und auch für die Autofahrenden ist die Situation klarer und sicherer, wenn sich die Velofahrer sicherheitsbewusst aufstellen und klar zeigen, wohin ihre Fahrt weiter gehen wird. Antrag: Zweiten Satz präzisieren: "Sie dürfen die Weiterfahrt der Kolonne nicht <u>unnötig</u> behindern und sich namentlich nicht vor haltende Motorfahrzeuge stelle." ► Abs. 3: Das Nebeneinanderfahren ist heute eng geregelt. Ausgehend von der einleitenden Grundregel, dass der übrige Verkehr nicht unnötig behindert werden darf, kann es unseres Erachtens weiter gefasst und auch in Tempo-30-Zonen sowie generell auf Nebenstrassen zugelassen werden, sofern es das Verkehrsaufkommen zulässt. Die Bestimmung „... von mehr als 10 Fahrrädern“ ist militärischen Ursprungs. Im Interesse der Verkehrssicherheit und mit Blick auf den Schulverkehr und Velotourismus wäre eine kleiner Personenzahl zweckmässig, auch um Überholdistanzen nicht zu lang werden zu lassen (Analogie zu den Reitern, 76 StBV). Wir beantragen daher folgende Anpassungen: "a. in geschlossenem Verband von mehr als sechs Fahrrädern;

	b. bei dichtem Fahrradverkehr; c. auf Radwegen; [sowie auf signalisierten Routen für Fahrräder auf Nebenstrassen] d. in Begegnungszonen; e. in Tempo-30-Zonen und auf Nebenstrassen, wenn das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benützung gering ist." ► Abs. 4: Der Vorschlag, dass Kinder unter 10 Jahren ausserorts Trottoirs und Fusswege befahren können, begrüssen wir ausdrücklich.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Der Vorschlag, dass Kinder unter 10 Jahren ausserorts Trottoirs und Fusswege befahren können, wird begrüsst. Wir unterstützen die Stellungnahme von Pro Velo: „► Abs. 1: Mit dieser Bestimmung haben Radfahrer beim Linksabbiegen, Überholen und Ausweichen von Hindernissen weniger Rechte, als wenn es keinen Radstreifen hätte. Das versteht nach unserer Erfahrung niemand; es ist auch sehr wenig bekannt. Und es hält z.T. Behörden davon ab, Radstreifen zu markieren, und Velogruppen, solche zu befürworten. Wir beantragen, dass die Schlechterstellung durch Radstreifen aufgehoben wird, indem der Inhalt umgedreht wird: "1 Radfahrer haben beim Verlassen des Radstreifens, z.B. zum Abbiegen oder Überholen, die gleichen Rechte und Pflichten, wie wenn kein Streifen markiert wäre." ► Abs. 2: Das „Sich vor Autos aufstellen“ muss aus Sicherheitsgründen möglich sein analog der Mehrrichtungsspuren vgl. Art. 51.3; wo zahlreiche Velos verkehren und links abbiegen müssen, sollte aus Sicherheitsgründen im übrigen ohnehin ein aufgeweiteter Radstreifen markiert werden (Art. 163.5). Faktisch ist im Übrigen die „Behinderung“ der Autos dadurch regelmässig gering (die grösste Behinderung ist an sich die Kolonne selbst). Und auch für die Autofahrenden ist die Situation klarer und sicherer, wenn sich die Velofahrer sicherheitsbewusst aufstellen und klar zeigen, wohin ihre Fahrt weiter gehen wird. Antrag: Zweiten Satz präzisieren: “Sie dürfen die Weiterfahrt der Kolonne nicht unnötig behindern und sich namentlich nicht vor haltende Motofahrzeuge stelle.“
Fussverkehr Schweiz	Die Bestimmung für fahrradfahrende Kinder bis 10 Jahren auf Trottoirs ausserorts ist zu streichen <i>Kinder dürfen ein Fahrrad nur benützen, wenn sie die Pedale sitzend treten können.</i> Ausserorts dürfen Kinder unter zehn Jahren das Fahrrad auch auf dem Trottoir und auf Fusswegen benützen. Sie müssen dabei auf die Fussgängerinnen und Fussgänger Rücksicht nehmen und ihnen den Vortritt gewähren. Begründung <i>Keine pauschale Lösung sondern Einzelfallbetrachtung</i> Bereits heute besteht die Möglichkeit Trottoirs ausserorts für Fahrräder freizugeben. Aufgrund dieser Bestimmung wurden bereits zahlreiche Trottoirs für das Velo geöffnet. Diese Bestimmung ist ausreichend. Es ist nicht sinnvoll eine generelle Regelung für Trottoirs aussorts einzuführen. Jeder Einzelfall soll zuerst vertieft geprüft werden, ob die Freigabe für Velos sinnvoll ist und den Anforderungen der Verkehrssicherheit (auch derjenigen der Fussgängerinnen und Fussgänger) genügt. <i>Folgekosten für Infrastrukturanpassung berücksichtigen.</i> Die Abgrenzung von innerorts und ausserorts liegt bei der Ortstafel. Trottoirs müssten demnach bei der Ortstafel mit einer sicheren Aufahrt von der Fahrbahn auf das Trottoir bzw. die Rückführung vom Trottoir auf die Fahrbahn versehen werden. Hier dürfen keine neuen Unfallschwerpunkte geschaffen werden. Eine Abschrägung des Randsteins ist sicherlich nicht ausreichend. Eine verkehrssichere Ausgestaltung ist aber aufwändig und wohl kaum in nützlicher First umsetzbar. <i>Keine Salamiaktik</i> Die Regelung, dass Kinder bis 10 Jahre das Trottoir ausserorts mit dem Fahrrad benützen dürfen, ist in der Praxis wohl kaum relevant, da solche Trottoirs nicht häufig sind oder bereits für Velos frei gegeben sind. Zudem sind die verbleibenden in Frage kommenden Trottoirs für die unter 10 jährigen Kinder wohl nicht die zentrale Radverkehrsinfrastruktur. Es ist aber zu befürchten, dass mit einer Kommunikation, dass die Trottoirs für diese Benutzergruppe freigegeben werden soll, ein falsches Signal ausgesendet wird und die Widmung des Trottoirs für die Fussgänger einmal mehr aufgeweicht wird und damit die Benützung des Trottoirs durch Velos generell zur Disposition stellen. Schon heute fehlt bei vielen Velofahrenden das Unrechtsbewusstsein, wenn sie das Trottoir benützen.
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 1: Mit dieser Bestimmung haben Radfahrer beim Linksabbiegen, Überholen und Ausweichen von Hindernissen weniger Rechte, als wenn es keinen Radstreifen hätte. Wir beantragen eine Gleichstellung, indem der Inhalt umgedreht wird: "1 Radfahrer haben beim Verlassen des Radstreifens, z.B. zum Abbiegen oder Überholen, die gleichen Rechte und Pflichten, wie wenn kein Streifen markiert wäre."

	Abs. 3: Ausgehend von der einleitenden Grundregel, dass der übrige Verkehr nicht unnötig behindert werden darf, kann es unseres Erachtens das Nebeneinanderfahren weiter gefasst und auch in Tempo-30-Zonen sowie generell auf Nebenstrassen zugelassen werden, sofern es das Verkehrsaufkommen zulässt. Auch die Bestimmung „... von mehr als 10 Fahrrädern“ sollte in Analogie zu den Bestimmungen für Reiter, im Interesse der Verkehrssicherheit und mit Blick auf den Schulverkehr und Velotourismus ab sechs Fahrräder ermöglicht werden wäre eine kleiner Personenzahl zweckmässig, um Überholdistanzen nicht zu lang werden zu lassen. Wir beantragen daher folgende Anpassungen: a. in geschlossenem Verband von mehr als sechs Fahrrädern; b. bei dichtem Fahrradverkehr; c. auf Radwegen sowie auf signalisierten Routen für Fahrräder auf Nebenstrassen; d. in Begegnungszonen; e. in Tempo-30-Zonen und auf Nebenstrassen, wenn das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benützung gering ist.
Pro Velo Bern	Art. 72 Abs. 2 (ausgeweitete Radstreifen) Sie dürfen rechts neben einer Motorfahrzeugkolonne vorbeifahren, wenn genügend freier Raum vorhanden ist. Das slalomartige Vorfahren ist untersagt. Sie dürfen die Weiterfahrt der Kolonne nicht behindern und sich namentlich nicht vor haltende Motorfahrzeuge stellen, ausser in ausgeweiteten Radstreifen gemäss Art. 163 Abs. 5 (E-StBV). Dieser bisherige scheinbare Widerspruch gab sowohl bei Fahrzeuglenkern, Fahrlehrern sowie in Einzelfällen auch bei der Polizei zu Unsicherheiten Anlass.
Schweizer Wanderwege	Art. 72 Fahrräder und Motorfahrräder ⁵ <i>Sofern besondere Bestimmungen, Signale und Markierungen für Motorfahrräder fehlen, gelten für diese die Regeln und die durch Signale und Markierungen angezeigten Rechte und Pflichten für Fahrräder. Vorbehalten bleibt Artikel 146 Absatz 4. Überdies gelten für sie die Bestimmungen für Motorfahrzeuge zur Vermeidung von Lärm und anderen Belästigungen.</i> Bemerkungen: Antrag: Abs. 5 Sofern besondere Bestimmungen, Signale und Markierungen für Leicht-Motorfahrräder fehlen, gelten für diese die Regeln und die durch Signale und Markierungen angezeigten Rechte und Pflichten für Fahrräder. Vorbehalten bleibt Artikel 146 Absatz 4. Begründung: Die Zulassung von Motorfahrrädern auf Wanderwegen stellt aufgrund ihres Gewicht und ihrer Geschwindigkeit eine potentielle Gefährdung für die Wandernden – insbesondere auf schmalen Wanderwegen – dar. Diese Gefährdung hat durch eine Einschränkung für Leicht-Motorfahrräder eingegrenzt zu werden.
Netzwerk Kind und Verkehr	Abs. 4: Kinder dürfen ein Fahrrad nur benutzen, wenn sie in die Pedale treten können. Ausserorts dürfen Kinder unter zehn Jahren dürfen das Fahrrad auch auf dem Trottoir und auf Fusswegen benutzen. Sie müssen dabei auf die Fussgängerinnen und Fussgänger Rücksicht nehmen und ihnen den Vortritt gewähren. Wir beantragen „ausserorts“ zu streichen: Es bestehen auch innerorts viele komplizierte und gefährliche Stellen, bei denen jüngeren Kindern die Möglichkeit gegeben sein muss mit dem Fahrrad das Trottoir oder Fusswege zu benutzen.
IGBF	² Sie dürfen sich nicht vor haltende Motorfahrzeuge stellen. Diese Formulierung widerspricht klar der Markierung K08! Unseres Erachtens dürfte diese Markierung, sofern dieser Absatz beibehalten werden soll, nur noch an Lichtsignalanlagen angebracht werden, sofern den Rad- und Motorfahrradfahrenden ein Vorlauf gewährt wird. Andernfalls behindern sie erfahrungsgemäss die ebenfalls startenden Motorfahrzeuge, was zu einer enormen Gefährdung der Rad- und Motorfahrradfahrerinnen und -fahrer führt.
Abt. N Bereich VM	Absatz 2 Und sich namentlich nicht vor haltende Motorfahrzeuge stellen. Als Ausnahme von dieser Regel müssten aufgeweitete Radstreifen aufgeführt werden, welche ja genau dies als Ziel befolgen.
Abt. N Bereich LV	Abs. 3 Ergänzen: ... d. in Begegnungs- und Tempo-30-Zonen sowie auf Nebenstrassen, wenn das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benützung gering ist. Begründung: Entspricht der gelebten Realität. Durch die Bedingungen «geringes Verkehrsaufkommen» und «wenn der übrige Verkehr nicht unnötig behindert wird» wird diese zusätzliche «Freiheit» sowieso auf klar definierte Fälle beschränkt.
Schärer Hans-Ulrich	Absatz 3 Bravo. Verbot muss nur konsequent von der Polizei kontrolliert werden. Gleich wie die Benützung Radweg!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (7)

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 6

BAV,
sva FR,
asa, VöV, Centre Patronal, kf, VAE,

3.73 Sind Sie mit Art. 73 E-StBV einverstanden?

JA (68)

wovon	Bund: 1	Kantone: 24	Übrige Stellen: 43
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
VöV	Abs. 1 weglassen. Er richtet sich an Strassenbahnführer und ist in den entsprechenden Fahrdienstvorschriften geregelt.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (2)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 1
VöV	Wie Ja mit Bemerkung.		
BAV	Abs. 1 weglassen. Er richtet sich an Triebfahrzeugführer von Strassenbahnen und ist in den entsprechenden Fahrdienst- oder Betriebsvorschriften der Bahnunternehmen zu regeln bzw. ist bereits geregelt. Zudem ist der Grundsatz bereits im SVG Art. 48 festgehalten.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 12
sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.74 Sind Sie mit Art. 74 E-StBV einverstanden?

JA (66)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 42
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: (1)
AG	Abs. 1: Wann ist eine Person geeignet ein Tierfuhrwerk zu führen? Antrag: genauere und verbindliche (kontrollierbare) Bezeichnung.		
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 1 Was ist eine geeignete Person? Bitte Anforderungsprofil umschreiben. Als Hundeführer braucht es eine diesbezüglich vor- geschriebene Kursbestätigung! Absatz 2 Einen 1,2 m breiten, von Hand geführten Veloanhänger darf auf dem Trottoir nicht geführt werden (Verkehrssicherheit geht doch vor?)		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 14
BAV, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.75 Sind Sie mit Art. 75 E-StBV einverstanden?

JA (52)

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 32
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, GR, ZG, NE, UR, NW, AR, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, SFV, TCS, Public Health Schweiz, FREC, Schweizer Wanderwege, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo AG, 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, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4
BE	Lediglich zum Titel sei die Anmerkung erlaubt dass gemäss Wortlaut die Regeln sich an Reiterinnen und Reiter <u>und Vieh</u> wenden; dies ist nicht korrekt, da die <i>das Vieh führenden Personen</i> gemeint sind.		
Kapo BE	Wie BE.		
strasse schweiz	Wir schlagen vor, in Abs. 1 die Formulierung „in seiner Gewalt“ durch „unter Kontrolle“ zu ersetzen.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Wir schlagen vor, in Abs. 1 die Formulierung „in seiner Gewalt“ durch „unter Kontrolle“ zu ersetzen.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 4 (1)
LU	Der Begriff "Vieh" ist neu und grenzt unnötig ein. Meist wird "Tiere" verwendet, was unseres Erachtens richtig ist.		
AG	Abs. 1: Wer ist geeignet? -Voraussetzungen Abs. 2: Diese Bestimmung ist nicht durchsetzbar (Bsp. Alpauf- oder -abtriebe, Schafherden, etc.) Das 5. Kapitel wird überschrieben mit dem Titel "Regeln für Reiterinnen und Reiter und Vieh". Frage: Muss sich das Vieh an die Regeln halten? Wohl kaum: Die Regeln werden aufgestellt für Menschen, welche Vieh führen. Die Kapitelüberschrift müsste also so oder so sprachlich bereinigt werden. Materiell wesentlich ist aber, dass das ganze Kapitel noch einmal überprüft werden muss. Zu Art. 75 E-StVB wird in den Erläuterungen erklärt: "Unter Berücksichtigung des Gesetzes (Art. 50 SVG) ergab sich aber, dass nur das Vieh (recte: die das Vieh Führenden) von dieser Bestimmung betroffen sein konnte". Diese Begründung ist nicht nachvollziehbar: In Art. 50 SVG lautet wie folgt: Reiter, Tiere ¹ Reiter haben sich an den rechten Strassenrand zu halten. ² Vieh darf nicht unbewacht auf die Strasse gelassen werden ausser in signalisierten Weidegebieten. ³ Viehherden müssen von den nötigen Treibern begleitet sein; die linke Strassenseite ist nach Möglichkeit für den übrigen Verkehr freizuhalten. Einzelne Tiere sind am rechten Strassenrand zu führen. ⁴ Für ihr Verhalten im Verkehr haben die Reiter und Führer von Tieren die Regeln des Fahrverkehrs (Einspuren, Vortritt, Zeichengebung usw.) sinngemäss zu beachten. Aus dem Gesetz, vgl. insbesondere die Marginale und Abs. 4 ergibt sich, dass der Bund nicht nur Regeln für das Führen von Vieh, sondern für das Führen aller Tiere aufstellen muss.		

	Antrag: Unveränderte Übernahme der geltenden Regelung
SZ	Begriff "Vieh" durch "Tiere" ersetzen (siehe Art. 13 BSSV).
Kapo GR	Abs 2: die Definition <i>geringem</i> Verkehrsaufkommen ist nicht klar und müsste präzisiert werden! Der Begriff Hauptstrasse (alt: Art. 52 Abs 4 VRV) sollte beibehalten werden, denn damit kann eine klare Abgrenzung definiert werden. Beim Ausbleiben einer klaren Regelung würden Landwirte dies zu ihren Gunsten nutzen.
SVLT	Antrag: Der Begriff „in seiner Gewalt“ ist durch „unter Kontrolle“ zu ersetzen.
BUL	Dass bei Viehherden die linke Strassenseite bei Strassen mit geringem Verkehr frei bleiben muss, ist sinnvoll (bisher generell auf Hauptstrassen). Der Begriff „in seiner Gewalt“ ist durch „unter Kontrolle“ zu ersetzen.
SIK	Wie BUL.
Schärer Hans- Ulrich	Wäre es nicht zu überlegen, wenn Vieh-Herden auf öffentlichen Strassen über längere Strecken (mehr als 200 Meter) getrieben werden müssen, bewilligungspflichtig sind. Wer kommt bei einem durch ausgebrochenes Vieh entstandene Sachschaden schlussendlich auf (die Hektarversicherung des Viehhalters und/oder die Haftpflicht-Kaskoversicherung des Fahr-zeughalters)

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (18)		
wovon	Bund: 1	Kantone: 1 Übrige Stellen: 16
BAV, GE, sva FR, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, ASTAG, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, ACS, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, kf, VAE, Stapo ZH,		

3.76 Sind Sie mit Art. 76 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 39
TG, SG, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, SFV, TCS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, Schweizer Wanderwege, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2 (1)
OW	Aus Sicherheitsgründen ist zu empfehlen, dass Reiterinnen und Reiter ausserorts das Trottoir benützen dürfen.		
AG	Wir verweisen auf die Bemerkungen unter Ziff. 3.75		
Kapo OW	Aus Sicherheitsgründen ist zu empfehlen, dass Reiterinnen und Reiter ausserorts das Trottoir benützen dürfen.		
Abt. N Bereich VM	Absatz 2b. Analog vom Verband von Fahrrädern (Art. 72a) auf 10 Reiter vereinheitlichen		
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 1 Bitte umschreiben, was ist ein „geübter Reiter“ (was für welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, z.B. Hundehalter müssen einschlägige Kurse besucht haben) Absatz 2 a Dieser Unterabschnitt a ist zu streichen! Bei Velofahrern ist es nur gestattet im Verband von mehr als zehn Fahrrädern		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (17)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 16
BAV, sva FR, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, ASTAG, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, ACS, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.77 Sind Sie mit Art. 77 E-StBV einverstanden?

JA (47)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 28
TG, SG, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, GR, ZG, NE, GE, AR, VD, VS, Stadt Bern, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, SFV, TCS, Public Health Schweiz, FREC, Schweizer Wanderwege, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (11)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 7
OW	Abs. 2 Wir würden den Begriff nicht blendendes, ruhendes, gelbes Licht bevorzugen.		
UR	Für Viehherden und Reitercolonnen ist in Absatz 2 die Pflicht festgehalten, diese nachts mit einem nicht blendenden gelben Licht zu markieren. Aus Verkehrssicherheitsgründen schlagen wir allerdings vor, dass diese Bestimmung wie folgt ergänzt wird: "... nicht blendendes, ruhendes, gelbes Licht..." (also explizit kein blinkendes Licht).		
NW	Zusätzlich Abs. 2: Hier muss für die Begleiter unbedingt eine retroreflektierende Bekleidung (Warnweste) vorgeschrieben werden. Ein gelbes nicht blendendes Licht ist zu wenig. Mit einer Warnweste sind auch Viehtriebe während des Tages sicherer.		
SZ	Begriff "Vieh" durch "Tiere" ersetzen (siehe Art. 13 BSSV).		
Kapo OW	Abs. 2 Wir würden den Begriff nicht blendendes, ruhendes, gelbes Licht bevorzugen.		
Kapo NW	Zusätzlich Abs. 2: Hier muss für die Begleiter unbedingt eine retroreflektierende Bekleidung (Warnweste) vorgeschrieben werden. Ein gelbes nicht blendendes Licht ist zu wenig. Mit einer Warnweste sind auch Viehtriebe während des Tages sicherer.		
Kapo UR	Abs. 2, Wir würden den Begriff nicht blendendes, ruhendes , gelbes Licht bevorzugen (also explizit kein blinkendes Licht).		
Kapo ZG	Abs. 2 Wir würden den Begriff nicht blendendes, ruhendes , gelbes Licht bevorzugen.		
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.		
strasse schweiz	Die Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (BUL) hat sich offenbar intensiv mit der Problematik des Viehtriebs auseinandergesetzt. Entsprechende Erfahrungen sollten daher berücksichtigt werden. So sind z.B. Vieh und Reiter konsequent zu trennen; d.h. der Inhalt von Art. 77 den Art. 75 bzw. 76 zuzuordnen.		
FMS	Wie strasseschweiz.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 4
LU	Wir begrüßen die Ergänzung mit ruhendem Licht (blinkende Lichter ausgeschlossen).		
AG	Wir verweisen auf die Bemerkungen unter Ziff. 3.75		
Kapo GR	Abs 1 ist wünschenswert, lässt sich jedoch nicht bzw. nur schwer umsetzen.		
SVLT	Die Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft BUL hat sich intensiv mit der Problematik des Viehtriebs auseinandergesetzt. Entsprechende Erfahrungen sollten berücksichtigt werden. Antrag: Trennen von Vieh und Reiter; d.h. den Inhalt von Art. 77 den Art. 75 resp. 76 zuordnen.		
BUL	Für den Viehtrieb hat die BUL zwischenzeitlich höhere Sicherheitsanforderungen definiert: Bei Viehherden ist vorne und hinten je eine Sicherheitsperson erforderlich, ausgerüstet mit Sicherheitsweste, Warnflagge und nachts oder wenn es die Witterung erfordert mit gelbem Licht. Diese konzentrieren sich auf den Verkehr. Auch die Treibenden tragen		

	Sicherheitsweste, ausser bei traditionellen Alpfahrten. Für ca. 12 Tiere sind zwei, für jeweils weitere ca. 12 Tiere ein zusätzlicher Treiber erforderlich.
SIK	Wie BUL.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (18)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 17
BAV, sva FR, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, ASTAG, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, ACS, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, AGVS, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.78 Sind Sie mit Art. 78 E-StBV einverstanden?

JA (46)

wovon	Bund: 1	Kantone: 15	Übrige Stellen: 30
SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, GR, ZG, NE, UR, NW, SZ, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, Mobilitant.org, IGBF, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 1
JU	Remettre la disposition concernant les curieux qui s'arrêtent aux abords d'accident.		
LU	Eine Definition des Begriffs "Unfall" an dieser oder anderer Stelle wäre aus Gründen der Rechtssicherheit hilfreich.		
Schweiz. Städte- verband	Aus der internen Vernehmlassung resultiert Einverständnis mit Art. 78 E-StBV. Allerdings wird gefordert, dass der Wortlaut von Art. 54 Abs. 3 VRV übernommen wird. 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. Die Tatsächlichkeit einer expliziten Weisung der Polizei ist zudem – im Strafverfahren – bestreitbar.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (19)

wovon	Bund:	Kantone: 6	Übrige Stellen: 13
TG	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 die Rückgriffsmöglichkeit für den Fall des Fehlens einer Rechtsgrundlage im kantonalen Polizeirecht gegeben. Ausserdem ist eine solche Norm auch eine Rechtsgrundlage für eine Wegweisung ohne Abmahnung.		
ZH	Die bisherige Regelung von Art. 54 Abs. 3 VRV ist beizubehalten.		
SH	Teilweise einverstanden, jedoch soll der Inhalt von 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.		
AG	Ersatzlos gestrichen werden soll Art. 54 Abs. 4 VRV, wonach sich Schaulustige nicht bei Unfallstellen aufhalten und keine Fahrzeuge in der Nähe parkieren dürfen. Das Fallenlassen dieser Regel wird u.a. damit begründet, dass die Regel "auch mit einer ausdrücklichen Pflicht ... von gewissen Personen" missachtet wird und die Polizei auch ohne diese Regel Personen wegweise dürfe. Wir gehen davon aus, dass Gaffer auch nach Auffassung des Bundes nach wie vor verpönt sind. Ferner könnten nach der neuen Konzeption Helferinnen und Helfer ohne polizeiliche Befugnisse Gaffer nicht einmal mehr unter Hinweis auf eine rechtliche Grundlage höflich bitten, nicht im Wege herumzustehen. Weiter ist es für die Polizei wesentlich einfacher, wenn sie eine Wegweisung mit einer klaren allseits bekannten Verkehrsregel begründen kann und nicht auf allgemeine Normen des Polizeirechts verweisen muss. <u>Antrag:</u> Unveränderte Übernahme von Art. 54 Abs. 4 VRV		
AR	VRV Art. 54 Abs. 3 sollte beibehalten werden. Schaulustige dürfen sich nicht bei Unfallstellen aufhalten und keine Fahrzeuge in der Nähe parkieren. Mit diesem Artikel hat die Polizei nicht nur die Möglichkeit der Wegweisung, sondern kann auch verzeigen, insbesondere auch bei behinderndem Parkieren.		

VS	Remettre la disposition concernant les curieux qui s'arrêtent aux abords d'accident
KSPD	VRV Art. 54 Abs. 3 sollte beibehalten werden. Schaulustige dürfen sich nicht bei Unfallstellen aufhalten und keine Fahrzeuge in der Nähe parkieren. Mit diesem Artikel hat die Polizei nicht nur die Möglichkeit der Wegweisung, sondern kann auch verzeigen, insbesondere auch behinderndes Parkieren.
COCRBT	Remettre la disposition concernant les curieux qui s'arrêtent aux abords d'accident.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo TG	Bestimmung über Schaulustige Art. 54 Abs. 3 VRV ist beizubehalten. Dies ist ein generalpräventiver Effekt. Es geht im Übrigen nicht nur um das Gaffen, sondern auch um das Parkieren von Fahrzeugen, das sehr behindernd sein kann. Damit ist die Rückgriffsmöglichkeit für den Fall des Fehlens einer Rechtsgrundlage im kantonalen Polizeirecht gegeben. Ausserdem ist es auch eine Rechtsgrundlage für Wegweisung ohne Abmahnung.
Kapo ZH	Wie ZH.
Kapo SH	Wie SH.
Stapo Chur	VRV Art. 54 Abs. 3 sollte beibehalten werden. Schaulustige dürfen sich nicht bei Unfallstellen aufhalten und keine Fahrzeuge in der Nähe parkieren. Mit diesem Artikel hat die Polizei nicht nur die Möglichkeit der Wegweisung, sondern kann auch verzeigen, insbesondere auch behinderndes Parkieren.
Stapo SG	VRV Art. 54 Abs. 3 sollte beibehalten werden. Schaulustige dürfen sich nicht bei Unfallstellen aufhalten und keine Fahrzeuge in der Nähe parkieren. Mit diesem Artikel hat die Polizei nicht nur die Möglichkeit der Wegweisung, sondern kann auch verzeigen, insbesondere auch behinderndes Parkieren.
tpg	Les curieux qui parquent leurs véhicules à proximité d'un accident risquent de provoquer un autre accident. Même si ce comportement est dénonçable par la police dans l'OUR-P l'impact nous semble différent si le texte le précise (droit actuel).
SVLT	Nicht nur ausfliessende Flüssigkeiten können Schäden verursachen. Besser wäre hier die Formulierung: „Drohen Folgeschäden, so ist...“
BUL	Nicht nur ausfliessende Flüssigkeiten können Schäden verursachen. Besser wäre hier die Formulierung: „Drohen Folgeschäden, so ist...“
SIK	Wie BUL.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 12
BAV, GE, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.79 Sind Sie mit Art. 79 E-StBV einverstanden?**JA (60)**

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 37
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, NE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
bfu	Wir würden es gut finden, wenn hier die Art. 128 StGB und 51 Abs. 2 SVG nochmals erwähnt werden, da die daraus fließenden Verpflichtungen kaum allen bekannt sind.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 5 (1)
SH	Die Anhaltepflicht und die Pflicht zur Hilfeleistung muss erwähnt werden. Es soll nicht sein, dass sich Verkehrsteilnehmer diesbezüglich im StGB orientieren müssen.		
Kapo SH	Wie SH.		
SFV	Ergänzen: Die Polizei ist auch zu benachrichtigen, wenn dies eine Person verlangt.		
SVLT	Ziffer 2, Bst. b : „geringfügig verletzt“ ist nicht klar definiert und lässt den Betroffenen Handlungsspielraum. Die Art der nicht meldepflichtigen Verletzungen ist analog Bst. a zu definieren.		
BUL	Ziffer 2, Bst. b : „geringfügig verletzt“ ist nicht klar definiert und lässt den Betroffenen Handlungsspielraum. Die Art der nicht meldepflichtigen Verletzungen ist analog Bst. a zu definieren.		
SIK	Wie BUL.		
Schärer Hans-Ulrich	Absatz 1 Hier ist auch festzuhalten, die Polizei ist auch zu benachrichtigen, wenn dies eine Verletzte Person verlangt, auch wenn sie nur leichte Schürfungen und/oder Pellungen hat (siehe Art. 80/2)		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 12
BAV, GE, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.80 Sind Sie mit Art. 80 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 39
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, NE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Schweiz. Städte- verband	Zu Absatz 1: Es ist zu bezweifeln, ob ein Muss zur Dokumentation der Unfallstelle heutige Probleme (welche?) löst und nicht lediglich neue Probleme generiert (Anforderungen an Dokumentationspflicht: Skizze, Fotos, Vermessung, Unterschriften, etc.).		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4
SH	Abs. 1: Die ursprüngliche Lage ist vorgängig nach Möglichkeit zu dokumentieren.		
Kapo SH	Wie SH.		
SVLT	Ziffer 1, Ergänzung: Die ursprüngliche Lage ist „nach Möglichkeit“ zu dokumentieren. Ziffer 3, Ergänzung: Ein vorhandenes Datenaufzeichnungsgerät ist vor der Weiterfahrt zweckmässig auszubauen.		
BUL	zu Ziff. 1: Die Formulierung: „Die ursprüngliche Lage ist zu dokumentieren“ ist zu absolut. Es muss heissen „nach Möglichkeit“.		
SIK	Wie BUL. Ziffer 3 Es ist die Formulierung anzufügen: „ein vorhandenes Datenaufzeichnungsgerät ist vor der Weiterfahrt zweckmässig auszubauen.“ So wird explizit die Sicherheit der aufgezeichneten Daten gefordert. (SVLT)		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 12
BAV, GE, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.81 Sind Sie mit Art. 81 E-StBV einverstanden?

JA (67)

wovon Bund: 1 Kantone: 21 Übrige Stellen: 45

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Schweizer Wanderwege, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (3)

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen:

JU Modifier : les signaux en version lumineuse

NE Al. 2 : Ajouter : les signaux lumineux à matrice peuvent avoir...

VD Préciser signaux "en version lumineuse" et non "lumineux" qui sont assimilés à des feux de circulation.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

COCRBT Modifier : les signaux en version lumineuse

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 12

BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, strasseschweiz, FMS, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, kf, VAE,

3.82 Sind Sie mit Art. 82 E-StBV einverstanden?**JA (59)**

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 39
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, tpg, FREC, Schweizer Wanderwege, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 3
JU	Al. 2 Supprimer : « les personnes qui conduisent du bétail » Al. 5 à supprimer		
NE	Al. 5 : à supprimer complètement. Cela ne concerne que les usagers militaires et de la protection civile.		
VD	Alinéa 2: supprimer "les personnes qui conduisent du bétail".		
VS	Al. 5 les indicateurs de direction orange symbolisent les déviations.		
bfu	Den neuen Abs. 6, welcher den Grundsatz verankert, wonach temporäre Signale widersprechenden dauernden Signalen vorgehen, erachten wir als sehr gut.		
ACS	Absatz 6: Je nach Situation ist nicht unbedingt von vorneherein erkennbar, welches die temporäre Signalisation ist. Die signalisierende Behörde muss diesbezüglich zwingend in die Pflicht genommen werden. Beispiel Markierung: Weisse Markierung wird bei Eröffnung einer Baustelle ohne Abdeckung durch gelborange temporäre Markierung ausser Kraft gesetzt. Nach Aufhebung der Baustelle bleibt die temporäre Markierung aus Nachlässigkeit bestehen. Ortskundige fahren garantiert entsprechend der weissen Markierung...		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 3
TI	cpv. 5: i segnali arancioni sono già previsti per i cantieri.		
COCRBT	Al. 2 Supprimer : « les personnes qui conduisent du bétail » Al. 5 à supprimer		
TCS	Al. 6 : on comprend le souhait de formaliser cette règle. Toutefois, les conflits de signaux constituent une source de malentendus et doivent être limités dans toute la mesure du possible. D'autre part, la signalisation temporaire n'est pas définie dans les ordonnances, respectivement peut recouvrir plusieurs significations. Il convient : - soit d'ajouter dans OSRO-P l'obligation pour les autorités, dans la mesure du possible, de recouvrir ou barrer les signaux qui ne sont temporairement plus applicables; - soit alors de limiter le champ d'application de cet alinéa à la signalisation temporaire des voies de circulation. Eventuellement les deux, en fonction des buts recherchés.		
SSR	Abs. 5: Weiss-orange Signale für Zivilschutz schaffen gegenüber den gelb-schwarzen des Militärs nur Verwirrung, der örtlich/regional arbeitende Zivilschutz kennt sein Einsatzgebiet.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
-------	---------	----------	--------------------

BAV,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, strasseschweiz, FMS, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre
Patronal, kf, VAE,

3.83 Sind Sie mit Art. 83 E-StBV einverstanden?

JA (67)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 43
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4
BE	Verschlechterung der bisherigen Regelung. Nicht erkennbare Gefahren müssten gemäss der neuen Formulierung nicht signalisiert werden; dies darf nicht Sinn dieser Regelung sein. Antrag: Bisherige Formulierung beibehalten.		
Kapo BE	Wie BE.		
SFV	Distanzen der Gefahrensignale ergänzen, da diese für den Fahrzeugführer wichtig sind, um die Situation besser einzuschätzen.		
Pro Velo Schweiz	Die bisherige Formulierung erschien uns klarer, da ja auch gar nicht erkennbare Gefahren signalisiert werden sollen. Formulierungsantrag: "Gefahrensignale warnen vor einer nicht oder schlecht erkennbaren Gefahr."		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 9
BAV, sva FR, asa, VCS, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.84 Sind Sie mit Art. 84 E-StBV einverstanden?**JA (68)**

wovon Bund: 1

Kantone: 23

Übrige Stellen: 44

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (1)

wovon Bund:

Kantone: 1

Übrige Stellen:

JU Remplacer "réduction" par "diminution"

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen: 1

COCRBT Remplacer réduction par diminution

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 11

BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.85 Sind Sie mit Art. 85 E-StBV einverstanden?**JA (69)**

wovon Bund: 1

Kantone: 23

Übrige Stellen: 45

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS,
SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo
SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon Bund: 1

Kantone: 1

Übrige Stellen: 11

BAV,
AG,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer
Wanderwege, kf, VAE,

3.86 Sind Sie mit Art. 86 E-StBV einverstanden?

JA (70)

wovon	Bund: 1	Kantone: 24	Übrige Stellen: 45
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.87 Sind Sie mit Art. 87 E-StBV einverstanden?

JA (68)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, 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, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
GR	Eine Gefahr kann auch bei kurz verlaufendem Gefälle, Steigungen und Neigungen ausgehen.		
Kapo GR	Weshalb Warnung nur auf längeren Strecken? Eine Gefahr kann auch bei kurz verlaufendem Gefälle, Steigungen und Neigungen ausgehen.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.88 Sind Sie mit Art. 88 E-StBV einverstanden?

JA (66)

wovon	Bund: 1	Kantone: 24	Übrige Stellen: 41
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3
bfu	Bezüglich Art. 88 Abs. 1 E-StBV schlagen wir folgende Alternativformulierung vor: Das Signal «Schleudergefahr» (A.11) warnt vor Strassenstrecken, auf denen mit besonders glatter Fahrbahn zu rechnen ist bzw. vor Strassenstrecken, welche Spurrillen aufweist.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
FREC	Il serait judicieux d'ajouter pour le troisième paragraphe : Le signal « chute de pierres » met en garde contre des chutes de pierres ou la présence de pierres sur la chaussée.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
TCS	Al. 3 : la signification du signal « Chute de pierres » doit rester la même, à savoir mettre en garde « contre des chutes de pierres <i>ou la présence de pierres sur la chaussée</i> ». C'est bien la présence de pierres sur la chaussée qui constitue le plus grand risque pour les usagers (spécialement les 2 roues) et la sécurité routière. Comme déjà dit dans la pré-consultation, il serait hors de prix de sécuriser toutes les routes contre les chutes de pierres. Ce signal doit donc conserver sa signification actuelle, qui est également celle de la Convention de Vienne.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.89 Sind Sie mit Art. 89 E-StBV einverstanden?

JA (64)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 42
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen:
JU	Supprimer 2 fois le mot « soit »		
NE	Modifier - simplifier le texte de la manière suivante : Le signal "travaux" annonce la présence de chantier sur le chaussée ou à ses abords, et / ou des inégalités, des rétrécissements de la chaussée ou d'autres obstacles qui en résultent, ainsi que la présence de personnes qui y travaillent.		

NEIN (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
BS, Kapo BS,			

NEIN mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
BE	Korrektur Inhalt: ...Baustellen auf oder im Bereich der Fahrbahn und... (s. Art. 10!)		
COCRBT	Supprimer 2 fois le mot « soit »		
Kapo BE	Wie BE.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, AGVS, kf, VAE,			

3.90 Sind Sie mit Art. 90 E-StBV einverstanden?

JA (64)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 41
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
bfu	Bemerkungen zum vorgesehenen Verzicht auf das Gefahrensignal Fussgängerstreifen: Falls der Vorschlag Zustimmung findet, ist unbedingt darauf zu achten, dass es tatsächlich keine Fussgängerstreifen mehr gibt, die nicht rechtzeitig erkennbar sind. Das Entfernen des Signals sollte deshalb unbedingt mit einer Überprüfung der rechtzeitigen Erkennbarkeit des Fussgängerstreifens verknüpft werden. Sollte diese nicht gegeben sein, müsste der Fussgängerstreifen entfernt und eine Ersatzmassnahme gesucht werden.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 1
BE	Der Verzicht auf den Hinweis, dass das Signal „Kinder“ im Bereich von Schulhäusern, Spielplätzen und dergleichen aufgestellt wird, dürfte eine explosionsartige Verbreitung dieses Signals in den Quartieren bewirken. Diese missbräuchliche Verwendung des Signals und die damit verbundene Nichtbeachtung durch die Verkehrsteilnehmer erhält durch die vorgeschlagene Formulierung noch Auftrieb. Vorschlag: Bisherigen Text gemäss Art. 11 Abs. 2 VRV belassen (evtl. sogar ergänzen mit „... es wird <u>ausschliesslich</u> im Bereich ...“).		
SZ	Der Textlaut ist zu allgemein gehalten. Wir schlagen folgende Präzisierung vor: Das Signal "Kinder" warnt <u>ausschliesslich im Bereich von Schulhäusern</u> vor Stellen, an denen häufig mit Kindern auf der Fahrbahn zu rechnen ist. Ohne diese Präzisierung dürfte eine Flut von Markierungen und entsprechenden Signalen in den Quartieren die Folge sein und die damit verbundene Nichtbeachtung.		
Kapo BE	Wie BE.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.91 Sind Sie mit Art. 91 E-StBV einverstanden?

JA (59)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 37
OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Kapo GR	Hinweis: „Das Signal „Fahrräder“ (A.16) warnt vor Stellen ausserhalb von Verzweigungen, an denen häufig <u>Radfahrende</u> in die Strasse einfahren oder diese überqueren.“		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 6
TG	Änderungsvorschlag: Es fahren Fahrradfahrerinnen und -fahrer oder Radfahrerinnen und -fahrer und nicht Fahrräder in die Strasse ein.		
SG	Statt «Fahrräder» ist die fragliche Person zu nennen: «Radfahrende» oder «Radfahrer». Also: «... häufig Radfahrende in die Strasse ...».		
AR	Art. 91: Abändern in „... an denen häufig Rad Fahrende in die Strasse ...“		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Kapo SG	Fahrräder können nicht in die Strasse einfahren oder diese überqueren, sondern Radfahrende.		
Kapo TG	Es fahren Fahrradfahrer oder Radfahrer und nicht Fahrräder in die Strasse.		
Stapo Chur	Art. 91: Abändern in „... an denen häufig Rad Fahrende in die Strasse ...“		
Stapo SG	Art. 91: Abändern in „... an denen häufig Rad Fahrende in die Strasse ...“		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.92 Sind Sie mit Art. 92 E-StBV einverstanden?

JA (68)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
NE	Al. 2 : Remplacer "où il se peut" par ... les endroits où il faut compter avec...		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.93 Sind Sie mit Art. 93 E-StBV einverstanden?**JA (69)**

wovon Bund: 1

Kantone: 24

Übrige Stellen: 44

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT,
BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 12

BAV,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal,
Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.94 Sind Sie mit Art. 94 E-StBV einverstanden?

JA (59)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 38
TG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (10)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 6
SG	«Verzweigung mit Strasse ohne Vortritt» ist schwer zu verstehen und das Signal als «Vortritt auf Nebenstrasse » zu bezeichnen.		
BE	Abs. 1: Wir wenden uns in keiner Weise gegen die Beibehaltung des Signals „Lichtsignal“ als „Gefahrensignal“. Sprachlich nicht korrekt ist die neu vorgenommene Umschreibung, dass dieses Signal vor einer Lichtsignalanlage „ warnt“. Das Verb „warnen“ wäre nur dann richtig, wenn die Lichtsignalanlage eine Gefahr darstellen würde. Dies trifft nicht zu. Hier muss, entsprechend Art. 14 Abs. 1 SSV das Verb „ankündigen“ verwendet werden. Wir beantragen eine entsprechende Korrektur des Textes.		
AG	Abs. 1 Wir wenden uns in keiner Weise gegen die Beibehaltung des Signals "Lichtsignal" als "Gefahrensignal". Sprachlich nicht korrekt ist die neu vorgenommene Umschreibung, dass dieses Signal vor einer Lichtsignalanlage " warnt". Das Verb "warnen" wäre nur dann richtig, wenn die Lichtsignalanlage eine Gefahr darstellen würde. Dies trifft nicht zu. Hier muss, entsprechend Art. 14 Abs. 1 SVV das Verb "ankündigen" verwendet werden. In diesem Sinne stellen wir Antrag: Text-Korrektur		
AR	Abs. 2: Bezeichnung „Verzweigung mit Strasse ohne Vortritt“ ist schwer zu verstehen und durch „Vortritt auf Nebenstrasse“ zu ersetzen.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Kapo SG	Abs. 2: Bezeichnung "Verzweigung mit Strasse ohne Vortritt" ist schwer zu verstehen und durch "Vortritt auf Nebenstrasse" zu ersetzen.		
Stapo Chur	Abs. 2: Bezeichnung „Verzweigung mit Strasse ohne Vortritt“ ist schwer zu verstehen und durch „Vortritt auf Nebenstrasse“ zu ersetzen.		
Stapo SG	Abs. 2: Bezeichnung „Verzweigung mit Strasse ohne Vortritt“ ist schwer zu verstehen und durch „Vortritt auf Nebenstrasse“ zu ersetzen.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.95 Sind Sie mit Art. 95 E-StBV einverstanden?

JA (65)

wovon Bund: 2

Kantone: 22

Übrige Stellen: 41

TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, BAV, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (2)

wovon Bund:

Kantone: 1

Übrige Stellen: 1

NE Prière de remplacer le pictogramme du signal A 26 ; les chemins de fer à vapeur sont des antiquités de musée !

Schweiz. Städte- Art. 95 E.StBV wird mehrheitlich gutgeheissen. Gefordert wird allerdings die Modernisierung von Signal «A.26 Bahnübergang ohne Schranken» (Anhang 1). Bei vielen Signalen (Verbot für Motorräder, Fussgänger, etc.) wurden die Silhouetten der Zeit der dem Gebot der Geschlechtsneutralität angepasst, beim genannten Signal ist aber immer noch eine Dampflok zu sehen.

Weiter wird kritisch angemerkt, dass unklar sei, ob das Signal A.24 (Anhang 1) nur den Fahrverkehr oder auch den Fussgängerverkehr auf Strassen betrifft? Hier besteht eine Differenz zum Artikel 2 StBV, denn zum Begriff Strasse gehört auch das Trottoir dazu. Bisher musste A.24 bei Regelung mit LSA (Tramsicherung) nicht aufgestellt werden. Im Sinne der Entrümpelung ist dies so beizubehalten.

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon Bund:

Kantone: 1

Übrige Stellen: 3

SG Es gibt kaum mehr Dampflokomotiven (vgl. Signal A26). Allenfalls kann ein anderes Motiv verwendet werden, das ebenfalls eindeutig ist.

Stadt Bern Art. 1; Warnt das Signal A.24 nur den Fahrverkehr oder auch den Fussgängerverkehr auf Strassen? Hier besteht eine Differenz zum Artikel 2 StBV, denn zum Begriff Strasse gehört auch das Trottoir dazu.

Bisher musste A.24 bei Regelung mit LSA (Tramsicherung) nicht aufgestellt werden. Im Sinne der Entrümpelung ist dies so beizubehalten.

Art. 3: A.26 (Bahnübergang ohne Schranken) modernisieren?



Kapo SG Abs. 3: Wer fährt noch unter Dampf (Abbildung Signal A26)?

VöV Eine Kreuzung mit Schienenfahrzeugen und ein Bahnübergang ist ein für den Strassenverkehrsteilnehmer nicht relevanter Unterschied, da in beiden Fällen das Schienenfahrzeug Vortritt hat.

„namentlich vor Kreuzungen mit Schienenfahrzeugen“ ist wegzulassen.

Das Signal A.26 beinhaltet eine nicht mehr zeitgemässe Dampflok. Besser wäre das Signalzeichen 151 der deutschen StVO zu übernehmen.

3.96 Sind Sie mit Art. 96 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon Bund: 1 Kantone: 19 Übrige Stellen: 40

TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, SH, LU, AG, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT,
BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF,
KSPD, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW,
Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (4)

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 1

SG	Abs. 2: «nötigenfalls» ist zu streichen. Die Art der Gefahr ist immer auf einer Zusatztafel anzugeben.
JU	Remettre en vigueur le signal de danger « vent latéral » dans la liste. (14/3 OSR)
NE	Favorable à la suppression du panneau 14/3 OSR ; la pose d'un manchon à air aux endroits critiques est nettement plus efficace.
vif LU	2 Die Art der Gefahr kann mit einem Symbol im Signal oder auf einer Zusatztafel angezeigt werden.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 3

GR	Die in Art. 96 Abs. 2 E-StBV umschriebene Gefahr ist zwingend auf einer Zusatztafel anzugeben.
VS	Remettre en vigueur le signal de danger « vent latéral » dans la liste. (14/3 OSR)
COCRBT	Remettre en vigueur le signal de danger « vent latéral » dans la liste. (14/3 OSR)
Kapo GR	Abs. 2 die Art der Gefahr sollte zwingend aufgeführt werden (Streichung von „nötigenfalls“).
Kapo SG	Abs. 2: Das Wort "nötigenfalls" ist zu streichen. Die Art der Gefahr ist zwingend auf der Zusatztafel anzubringen, damit sich der Fahrzeuglenkende auf die Art der möglichen Gefahr einstellen kann.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 12

BAV,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.97 Sind Sie mit Art. 97 E-StBV einverstanden?

JA (64)

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, SIK, BUL, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen:
JU	Améliorer la traduction de la phrase en français.		
NE	Modifier la phrase : "les signaux de prescription prescrivent" par " les signaux de prescrip- tion "exigent" ou "dictent" ou "fixent"...		
VD	Mettre "imposent" à la place de "prescrivent".		
VS	Améliorer la traduction de la phrase en français		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
AG	Sprachliche Bemerkung: Verhaltensvorschriften sind generell abstrakte Normen. Vorschriftssignale zeigen nicht Verhaltensvorschriften an, sondern schreiben individuell konkret ein Verhalten vor. Die Formulierung in Art. 16 SVV trifft sprachlich präzise den Kern der Sache: Vorschriftssignale zeigen ein Gebot oder ein Verbot an. Würden diese Begriffe verwendet, so ergäbe sich auch ein sinnvoller Konnex mit den Titeln 2 und 3 dieses Kapitels ("Verbotssignale"/"Gebotssignale"). Antrag: Sprachliche Überprüfung.		
COCRBT	Améliorer la traduction de la phrase en français.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.98 Sind Sie mit Art. 98 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 39
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, SIK, BUL, Mobilitant.org, IGBF, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 3
SH	Sollte nicht in Betracht gezogen werden, dass auch eine Tempo-40 km/h-Zone möglich ist. Dies wird hier ausgeschlossen.		
Kapo SH	Wie SH.		
vif LU	Ein Zonensignal für ein Fahrverbot macht keinen Sinn. Wenn ein Gebiet nicht befahren werden darf, komme ich nicht zum „Zonen-Endsignal“.		
Schweiz. Städteverband	Eine Mehrheit ist mit Art. 98 E-StBV einverstanden. Eine Minderheit lehnt den Art. jedoch mit folgender Begründung ab. Aufgrund der Formulierung «Kennzeichnung von Parkierungsflächen» können Zweifel aufkommen, ob die Signalisation von Parkverbotszonen (auch wenn keine Parkfelder vorhanden sind, vgl. Art. 169 Abs. 1 E-StBV) und Halteverbotszonen weiterhin erlaubt ist. Hierfür besteht jedenfalls Bedarf. Auch wenn mit der Neufassung keine (negativen) Auswirkungen auf Rechtsanwendung der Behörden beabsichtigt sind, kann man sich umgekehrt fragen, worin denn die Vorteile bei der Abschaffung der bisher offenen Formulierung von Art. 2a Abs. 1 SSV liegen.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
KSPD,			

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 3
ZH	Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb hier nicht auch Begegnungs- und Fussgängerzonen mit enthalten sind.		
Stapo ZH	Aufgrund der Formulierung " <i>Kennzeichnung von Parkierungsflächen</i> " können Zweifel aufkommen, ob die Signalisation von Parkverbotszonen (auch wenn keine Parkfelder markiert sind, vgl. Art 169 Abs. 1 E-StBV) und Halteverbotszonen weiterhin erlaubt ist. Hierfür besteht jedenfalls Bedarf. Auch wenn mit der Neufassung keine (negativen) Auswirkungen auf Rechtsanwendung der Behörden beabsichtigt sind, kann man sich umgekehrt fragen, worin denn die Vorteile bei der Abschaffung der bisher offenen Formulierung von Art. 2a Abs. 1 SSV liegen.		
Kapo ZH	Der Artikel ist so umzuformulieren, dass alle Zonen erfasst werden, d.h. auch Begegnungs- und Fussgängerzonen enthalten sind.		
Fussverkehr Schweiz	Tempo-60- Zonen ermöglichen Folgende Signale können als Zonensignal dargestellt werden: - Fussgängerzone - Begegnungszone - 30 km/h - 60 km/h - Fahr-, Park- und Halteverbote - Signale zur Kennzeichnung von Parkierungsflächen Begründung In der StBV ist dieser Absatz eine Information über alle möglichen Zonen. Daher muss die		

	Aufzählung vollständig sein. Die Liste ist deshalb um die Fussgängerzone, die Begegnungszone sowie um Park- und Halteverbotszonen zu ergänzen. Eine weitere Ergänzung beantragen wir mit Tempo-60-Zonen. Diese Möglichkeit soll geschaffen werden, um ausserhalb des Siedlungsgebietes Zonen mit einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit einzuführen. In den Niederlanden existieren im ländlichen Strassennetz (ausserorts) schon seit über 10 Jahren zahlreiche Tempo-60-Zonen. Mit dieser Anordnung konnte die Attraktivität dieser Strassen für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und die Unfallzahlen gesenkt werden.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.99 Sind Sie mit Art. 99 E-StBV einverstanden?

JA (64)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 43
TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, SH, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen:
LU	Es fragt sich, ob (generelle) Fahrverbote als Zonensignalisationen Sinn machen. Insbesondere das Zonenende-Signal ist für die angesprochenen Fahrer gar nicht erkennbar, da sie nicht bis zu diesem vorfahren dürfen. Damit wird der Schilderwald nicht reduziert.		
NE	On ne comprend pas l'intérêt du signal F03, le signal de prescription étant annulé à la prochaine intersection.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
SG	Auch Ortsende mit Signal F9a und F10a sollten zur Klarheit diagonal durchgestrichen sein.		
ZH	Die Signale F.02 und F.03 sind überflüssig. Stichwort: Schilderwald.		
Kapo SG	Abs. 1: Aufhebungen sollten zur Rechtssicherheit und zum Verständnis gleich sein (siehe Abb. F.09 etc. bzw. F.15 ff.). Alle Aufhebungen sollten schwarz durchgestrichen sein.		
Kapo ZH	Wie ZH.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.100 Sind Sie mit Art. 100 E-StBV einverstanden?

JA (57)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 38
OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, GE, UR, NW, SZ, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 2
TG	Mit der Regelung in Art. 100 Abs. 2 E-StBV sind Beginn und Ende der Hauptstrasse für Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzer unklar.		
AG	Abs.2 Die Signale Ortsbeginn ...gelten immer bis zu den entsprechenden Ende-Signalen. Können die Signale Ortsbeginn und Ortsende auf unbedeutenden Nebenstrassen fehlen? (entsprechenden Artikel nicht gefunden) sollte erwähnt sein wie heute in SSV Art.22 Abs.4 (siehe auch Bemerkung unter Art. 42)		
NE	Al. 1 : prière de supprimer le texte.		
VD	Ajouter "la validité du signal 50 km/h prend fin avec une fin de 50 ou une nouvelle limitation de vitesse".		
Kapo SO	Massive Vereinfachung, insbesondere bei Zonen.		
IGBF	Abs. 2 und 3: Grundsätzlich ist auch gegen dieses Ansinnen nichts einzuwenden.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 5
SG	Abs. 3: Dieser Absatz ist unklar formuliert. Eine Zonentafel muss auch ohne weiteres Zonenregime aufgehoben werden können.		
AR	Abs. 1: Keine Nachsignalisierung ohne Verkehrsregelveränderung (in der Regel Geschwindigkeit).		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Kapo SG	Abs. 3: Dieser Absatz ist verwirrend formuliert. Eine Zonentafel muss auch ohne weiteres Zonenregime aufgehoben werden können.		
Stapo Chur	Abs. 1: Keine Nachsignalisierung ohne Verkehrsregelveränderung (in der Regel Geschwindigkeit).		
Stapo SG	Abs. 1: Keine Nachsignalisierung ohne Verkehrsregelveränderung (in der Regel Geschwindigkeit).		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.101 Sind Sie mit Art. 101 E-StBV einverstanden?

JA (68)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 45
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, VCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, Schweizer Wanderwege, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4
BE	Siehe Punkt 5 „Einbahnstrassen“ dieses Fragebogens.		
Kapo BE	Wie BE.		
Pro Velo Schweiz	Abs. 2: Die Öffnung von Einbahnstrassen für Velos ist in vielen Städten der Schweiz weit fortgeschritten. Im Interesse einer weiteren Attraktivierung des Veloverkehrs sowie der Verdichtung des Veloroutennetzes scheint es angezeigt, die Verfügung des Signals "Einfahrt verboten" zu überdenken. Vgl. unsere Bemerkungen hierzu bei Art. 21 E-BSSV.		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 2: Die Öffnung von Einbahnstrassen für Velos ist in vielen Städten der Schweiz weit fortgeschritten. Im Interesse einer weiteren Attraktivierung des Veloverkehrs sowie der Verdichtung des Veloroutennetzes scheint es angezeigt, die Verfügung des Signals "Einfahrt verboten" zu überdenken. Vgl. unsere Bemerkungen hierzu bei Art. 21 E-BSSV.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
AG	Gemäss Erläuterungen "kann auf die bisherige Ausnahme für ... Invalidenfahrräder etc. (Art. 18 Abs. 4 SSV) verzichtet werden, weil diese Verkehrsteilnehmer gemäss vorliegendem Entwurf als Fussgängerinnen oder Fussgänger zu betrachten sind (Art. 10 Abs. 1, 11 E-StVB)". Wir vermögen diese Erläuterung nicht nachzuvollziehen. Beispiel: Was gilt bei einer Quartierstrasse, signalisiert mit einem allgemeinen Fahrverbot und der Zusatztafel "Ausgenommen Anstösser", wobei kein Trottoir vorhanden ist, also die ganze Fläche nicht nur für Fussgänger, sondern auch für den Fahrverkehr bestimmt ist. Ein nichtanstossender Fussgänger oder Rollstuhlfahrer darf diese Strasse nach altem Recht benutzen. Nach neuem Recht ist die Benützung durch Fussgänger weiterhin unbestritten. Beim Rollstuhlfahrer gelten gemäss Art. 11 Abs. 3 i.V.m. Art. 11 Abs. 1 Best. b E-StVB "die für Fahrräder anwendbaren Bestimmungen". Soweit wir das vorgeschlagene Recht auszulegen vermögen dürfte der Rollstuhlfahrer die beschriebene Quartierstrasse nach neuem Recht nicht mehr befahren. Wir gehen nicht davon aus, dass dieser Effekt beabsichtigt wurde. <u>Antrag:</u> Erneute Überprüfung		
Kapo SG	Abs. 1: Gemäss geltendem Gesetz gilt ein Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen. Dies führt in der Praxis zu Problemen (Busbahnhof nur in einer Richtung befahrbar oder fehlende Einfahrtsmöglichkeit und Gegenverkehr). Es muss z.B. auf 2- oder 3-teilige Fahrverbote ausgewichen werden. Diese Bestimmung ist in der Formulierung zu öffnen.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (7)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 6
BAV,			

sva FR,
asa, VöV, Centre Patronal, kf, VAE,

3.102 Sind Sie mit Art. 102 E-StBV einverstanden?

JA (47)

wovon	Bund: 1	Kantone: 14	Übrige Stellen: 32
TG, SG, GL, SO, BS, TI, BL, SH, GR, ZG, GE, UR, AR, SZ, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, Schweizer Wanderwege, AGVS, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (10)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 5
JU	Let. g : sens pas clair à compléter ! est-il valable pour tous les véhicules agricoles et les tracteurs industriels ?		
NE	Al. 9 : Préciser qu'il s'agit d'un tracteur agricole.		
NW	Ergänzung Abs. 2:untersagt Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten den Zugang.		
VD	Alinéa g: pas clair, compléter le texte par "aux tracteurs, autres engins agricoles et industriels dont la vitesse ne peut excéder les 30 km/h".		
VS	Al. g : sens pas clair, préciser le terme "tracteurs" (tracteurs Industriels, etc.)		
Kapo NW	Ergänzung Abs. 2:untersagt Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten den Zugang.		
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.		
Schweiz. Städteverband	Eine Minderheit fordert, Teilfahrverbote «gelten in einer Fahrtrichtung» müsse im Gesetzestext verankert sein.		
bfu	Grundsätzlich sind wir mit Art. 102 E-StBV einverstanden. Da die Auswahl an Wintersportgeräten mittlerweile beträchtlich ist (z.B. Snowbike, Balancer) und sich Snowboards mittlerweile etabliert haben, fordern wir, auch letztere explizit in Art. 102 Abs. 3 E-StBV zu erwähnen: Das Signal «Skifahren verboten» untersagt das Fahren mit Skis, Snowboards und dergleichen, ...»		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
SVLT,			

NEIN mit Bemerkung (20)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 15
OW	Abs. 1 lit. h und i: Da wo es zwingend notwendig sein soll ein Anhängerverbot zu erlassen, darf es keine Rolle spielen ob gewerbliche, private oder landwirtschaftliche Anhänger betroffen sind. Vorallem wenn man den Aspekt berücksichtigt dass in der Landwirtschaft max. zwei Anhänger mitgeführt werden dürfen, entzieht sich eine Ausnahme in diesem Bereich jeder Logik und Rechtsgleichheit.		
BE	Abs. 1 d: Dieser Absatz untersagt das Fahren mit Motorfahrrädern „bei laufendem Motor“ Die Regelung ist zugeschnitten auf Motorfahrräder mit Verbrennungsmotoren. Es sind jedoch auch immer mehr Elektrovelos im Verkehr, welche aufgrund der Leistung der Tretunterstützung als Motorfahrräder zu immatrikulieren sind. Gilt für diese auch, dass der Elektromotor bzw. die Tretunterstützung ausgeschaltet sein muss? Wir bitten um Überprüfung in diesem Sinne. Abs. 1 h: Es ist in der Praxis nicht nachvollziehbar, wieso landwirtschaftliche Anhänger beim Verbot für Anhänger ausgenommen sind. Anhängerverbote werden in der Regel dort signalisiert, wo die Linienführung einer Strasse enge, mit Anhängern nicht befahrbare Stellen aufweist. In den seltensten Fällen wird ein Anhängerverbot aus anderen Gründen		

	erlassen. Vorschlag: Anhängerverbote gelten ausnahmslos für alle Anhänger. Sollen landwirtschaftliche Anhänger ausgenommen werden, kann dies auf einer Zusatztafel angezeigt werden. Abs. 1 i: siehe Kommentar zu Art. 102 Abs. 1 h E-StBV.
ZH	Abs. 1 lit. k: "wassergefährdender" ist zu ersetzen durch "umweltgefährdender". Das Signal B.13 ist analog zu ändern.
LU	Abs. 1h und i: Die Ausnahme landwirtschaftliche Fahrzeuge ist zu generell gehalten und bedeutet eine Rechtsungleichheit. Wir schlagen vor, den Text zu ergänzen mit "ausgenommen landwirtschaftliche Fahrzeuge zur Bewirtschaftung der anliegenden Flächen".
AG	Abs. 1g: ergänzen mit "...Traktoren und Landwirtschaftlichen Fahrzeugen" Abs. 4: macht keinen Sinn, da nicht durchsetzbar! Art. 102 Abs. 1 Bst. d Gemäss dieser Bestimmung untersagt das Verbot für Motorfahräder das Fahren mit Motorfahrrädern "bei laufendem Motor" Die Regelung ist zugeschnitten auf Motorfahräder mit Verbrennungsmotoren. Bekanntlich gibt es auch einspurige Elektrofahrzeuge (Fahrräder, Trottinets), welche gemäss VTS entweder als Leicht-Motorfahräder, d.h. Fahrräder, als Motorfahräder oder aber als Motorräder einzustufen sind, wobei diese Einstufung für die Rechtsunterworfenen ohne spezielle Kenntnis der VTS (Art. 14 und 18) schwierig ist. Soweit ein Rechtsunterworfener sein Fahrrad mit Elektromotor zu Recht als Motorfahrrad einstuft stellt sich die Zusatzfrage, ob er im Bereich dieses Teilverbots den Elektromotor abstellen muss, obwohl dies möglicherweise gar nicht der Intention des Verordnungsgebers und/oder der Behörde, welche das konkrete Signal aufstellen liess, entspricht. <u>Antrag:</u> Erneute Überprüfung
Stadt Bern	Teilfahrverbote „gelten in einer Fahrtrichtung“ muss im Gesetzestext verankert sein.
Grüne	Die Verfügung eines Verbots für Motorfahräder zielt in der Regel auf die Vermeidung von Lärm und/oder Gefahren durch die hohe Geschwindigkeiten von Motorfahrrädern. Gemäss Art. 18 Bst. a. der VTS gelten "einplätzig", einspurige Fahrzeuge mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h und einer maximalen Nennleistung von 0,25 kW zwar als "Leicht-Motorfahräder", sind aber dennoch Motorfahräder und unterliegen dem Mofa-Fahrverbot, obwohl von ihnen die genannten Störungen gar nicht ausgehen. Es scheint daher richtig, sie von der Kategorie der Mofas explizit auszunehmen. Dies ist umso wichtiger, als die langsameren E-Velos besonders häufig von Behinderten oder gesundheitlich schwächeren Menschen gefahren werden. Es wäre unverständlich, ausgerechnet ihnen Wege zu versperren: <i>Art. 102, Abs. 1, Bst. d.: „Das «Verbot für Motorfahräder» (B.06) untersagt das Fahren mit Motorfahrrädern bei laufendem Motor. Ausgenommen sind die Elektro-Leicht-Motorfahräder (neu).“</i>
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo an.
COCRBT	Al. g : sens pas claire à compléter ! est-il valable pour tous les vhcs agricoles et les tracteurs industriels ? (VD)
Kapo BE	Wie BE.
Kapo OW	Abs. 1 lit. h und i: Da wo es zwingend notwendig sein soll ein Anhängerverbot zu erlassen, darf es keine Rolle spielen ob gewerbliche, private oder landwirtschaftliche Anhänger betroffen sind. Vorallem wenn man den Aspekt berücksichtigt, dass in der Landwirtschaft max. zwei Anhänger mitgeführt werden dürfen, entzieht sich eine Ausnahme in diesem Bereich jeder Logik und Rechtsgleichheit.
Kapo ZH	Wie ZH.
Pro Velo Schweiz	Abs. 1 Bst. d.: Die Verfügung eines Verbots für Motorfahräder zielt in der Regel auf die Vermeidung von Lärm und/oder Gefahren durch hohe Geschwindigkeiten von Motorfahrrädern. Gemäss Art. 18 Bst. a. der VTS gelten "einplätzig", einspurige Fahrzeuge mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h und einer maximalen Nennleistung von 0,25 kW" zwar als "Leicht-Motorfahräder", sind aber dennoch Motorfahräder und unterliegen dem Mofa-Fahrverbot, obwohl von ihnen die genannten Störungen gar nicht ausgehen. Es scheint uns daher richtig, sie von der Kategorie der Mofas explizit auszunehmen. Dies ist umso wichtiger, als die langsameren E-Velos besonders häufig von Behinderten oder gesundheitlich schwächeren Menschen gefahren werden. Es wäre unverständlich, ausgerechnet ihnen Wege zu versperren. Wir beantragen folgende Ergänzung: "d. Das "Verbot für Motorfahräder" (B.06) untersagt das Fahren mit Motorfahrrädern bei laufendem Motor. Ausgenommen sind die Elektro-Leicht-Motorfahräder." Die gleichen Überlegungen gelten natürlich auch für Art. 146 und 149.
velosuisse	Wir sind der Ansicht, dass die langsamen Leicht-Motorfahräder – über die Punkte hinaus, die in der Eingabe von Pro Velo Schweiz genannt werden – durchgehend gleich behandelt werden sollen wie Fahrräder. Unseres Erachtens sollten sie ohnehin in die Kategorie Fahrrad und nicht Motorfahrrad eingeteilt werden. Wenn aber daran festgehalten wird,

	dass sie als Leicht-Motorfahräder zu gelten haben, sind dafür überall Ausnahmen vorzusehen, so dass die langsamen E-Bikes den gleichen Vorschriften unterstehen wie Fahrräder.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 1 Bst. d.: Die Verfügung eines Verbots für Motorfahräder zielt in der Regel auf die Vermeidung von Lärm und/oder Gefahren durch hohe Geschwindigkeiten von Motorfahrädern. Gemäss Art. 18 Bst. a. der VTS gelten "einplätzig, einspurige Fahrzeuge mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h und einer maximalen Nennleistung von 0,25 kW" zwar als "Leicht-Motorfahräder", sind aber dennoch Motorfahräder und unterliegen dem Mofa-Fahrverbot, obwohl von ihnen die genannten Störungen gar nicht ausgehen. Es scheint uns daher richtig, sie von der Kategorie der Mofas explizit auszunehmen. Dies ist um so wichtiger, als die langsameren E-Velos besonders häufig von Behinderten oder gesundheitlich schwächeren Menschen gefahren werden. Es wäre unverständlich, ausgerechnet ihnen Wege zu versperren. Wir beantragen folgende Ergänzung: "d. Das "Verbot für Motorfahräder" (B.06) untersagt das Fahren mit Motorfahrädern bei laufendem Motor. Ausgenommen sind die Elektro-Leicht-Motorfahräder. "
BUL	zu Ziff. 1g: Ein Signal „Fahrverbot für Traktoren“ ist unseres Erachtens falsch, weil es ausschliesslich Traktoren betrifft. Konsequenterweise müsste das Signal für alle langsam fahrenden Fahrzeuge gelten. Ob es ein solches Signal überhaupt braucht, darf bezweifelt werden. Die Grafik „Traktor“ hat die Arbeitsgruppe Landwirtschaftlicher Strassenverkehr vor einigen Jahren vorgeschlagen, um die damalige antike Grafik zu modernisieren. Nun sieht die Grafik plötzlich aus wie eine Lokomotive. → Die bisherige moderne Grafik Traktor ist beizubehalten.
SIK	Wie BUL.
SSR	Abs. 2 und 4: Gilt für Segway-Fahrer das Signal B.14 (Fussgänger) oder B.17 (fahrzeugähnliche Geräte).
Abt. N Bereich LV	Abs. 1d Ändern: Das «Verbot für Motorfahräder» (B.06) untersagt das Fahren mit Motorfahrädern bei laufendem Motor. <u>Davon ausgenommen sind Leicht-Motorfahräder.</u> Begründung: Gemäss Vorschlag Revision VTS.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (7)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 6
BAV, sva FR, asa, VöV, Centre Patronal, kf, VAE,			

3.103 Sind Sie mit Art. 103 E-StBV einverstanden?

JA (69)

wovon	Bund: 1	Kantone: 24	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Kapo TI	Cpv 1".....il cui peso effettivo sopra il limite indicato...."		sostituire "sopra" con "supera"

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung ()

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

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.104 Sind Sie mit Art. 104 E-StBV einverstanden?**JA (61)**

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 38
TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Kapo SG	Abs. 1: Ist eine Höchstbreite ausgewiesen und vorgeschrieben, hat diese für alle Fahrzeugarten Gültigkeit (analog Höchstgewicht z.B. bei Brücken).		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 6
SG	Abs. 1: Ist eine Höchstbreite ausgewiesen und vorgeschrieben, hat diese für alle Fahrzeugarten zu gelten.		
AR	Abs. 1: Ist eine Höchstbreite ausgewiesen und vorgeschrieben, hat diese für alle Fahrzeugarten Gültigkeit (analog Höchstgewicht z.B. bei Brücken).		
SFV	Absatz 3: das Signal zeigt einen Lastwagen, gilt aber für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen.		
KSPD	Abs. 1: Ist eine Höchstbreite ausgewiesen und vorgeschrieben, hat diese für alle Fahrzeugarten Gültigkeit (analog Höchstgewicht z.B. bei Brücken).		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Stapo Chur	Abs. 1: Ist eine Höchstbreite ausgewiesen und vorgeschrieben, hat diese für alle Fahrzeugarten Gültigkeit (analog Höchstgewicht z.B. bei Brücken).		
Stapo SG	Abs. 1: Ist eine Höchstbreite ausgewiesen und vorgeschrieben, hat diese für alle Fahrzeugarten Gültigkeit (analog Höchstgewicht z.B. bei Brücken).		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.105 Sind Sie mit Art. 105 E-StBV einverstanden?

JA (69)

wovon	Bund: 1	Kantone: 24	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Stapo Winterthur	Signale sollen beibehalten werden.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.106 Sind Sie mit Art. 106 E-StBV einverstanden?

JA (69)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 45
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
NE	Prière d'ajouter un signal B 31a , interdiction de faire demi-tour à droite, utile dans un car- refour giratoire au lieu et à la place d'un panneau H24.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.107 Sind Sie mit Art. 107 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 39
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, JU, BL, SH, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3
vif LU	Zwei mal dürfen! Vorschlag: Bei beiden Signalen kann, sofern möglich...		
Schweiz. Städteverband	Eine Minderheit fordert, hier solle aus Rechtsgleichheitsgründen der Text angepasst werden. Gemäss heutiger (und vorgeschlagener) Regelung dürfe mit einem Auto ein Motorrad überholt werden. Dagegen sei das Überholen eines Autos mit einem Motorrad verboten. Vorgeschlagen von dieser Minderheit folgende Anpassung: Das Signal "Überholen verboten" untersagt den Führern von mehrspurigen Motorfahrzeugen, andere fahrende, <u>mehrspurige</u> Motorfahrzeuge und Strassenbahnen zu überholen.		
Kapo TI	Cpv 1 e 2 ...l'indicazione .."tranvie e ferrovie su strada in marcia ".... Di difficile comprensione.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Stiftung SchweizMobil,			

NEIN mit Bemerkung (11)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 7 (2)
TI	La formulazione del cpv. 1 è errata ("tranvie e ferrovie su strada in marcia").		
ZH	Abs. 3: Heutige Traktoren und Motorkarren fahren mit bis zu 40 km/h. Abs. 3 sollte entsprechend angepasst werden.		
LU	Es ist stossend und zu bereinigen, dass der Titel „Lastwagen“ nicht dem sachlichen Inhalt entspricht.		
SZ	Absatz 2: „Lastwagen“ durch „schwere Motorwagen ausgenommen Gesellschaftswagen“ ersetzen.		
Kapo ZH	Abs. 1: Das Wort „mehrspurig“ streichen. Dadurch werden ein- und mehrspurige Motorfahrzeuge gleich behandelt. Abs. 2: Hinweis „mehrspurig“ ebenfalls streichen. Abs. 3: Anstatt 30 km/h: 40 km/h		
Stapo Winterthurer	Hier solle aus Rechtsgleichheitsgründen der Text angepasst werden. Gemäss heutiger (und vorgeschlagener) Regelung darf mit einem Auto ein Motorrad überholt werden. Dagegen ist das Überholen eines Autos mit einem Motorrad verboten. Vorschlag: Das Signal „Überholen verboten“ untersagt den Führern von mehrspurigen Motorfahrzeugen, andere <u>mehrspurige</u> fahrende Motorfahrzeuge und Strassenbahnen zu überholen.		
Grüne	Neu geschaffen werden soll das Signal „Velos überholen verboten“.		
SP Schweiz	Wir unterstützen den Antrag von Pro Velo: Schaffung eines Signals „Velos überholen verboten“.		
Pro Velo Schweiz	Wir beantragen die Schaffung eines Signals „ Velos überholen verboten “. Die Stadt Biel beispielsweise behilft sich mit einer selbstgeschaffenen Tafel „Zweiradfahrer überholen verboten“.		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.		
Schärer Hans-Ulrich	Abschnitt 3 Ergänzen, „die nicht schneller als 40 km/h fahren dürfen“ (landwirtschaftliche Motorfahrzeuge Höchstgeschwindigkeiten von 40 km/h dürften nicht		

	überholt werden)
Dobler Roland	Im Absatz 2 wären weder schwere Arbeitsmotorwagen, noch Sattelmotorfahrzeuge der Kat BE betroffen. Dies ergibt keinen Sinn, da alle gleich langsam sind. <u>Vorschlag:</u> Der Absatz 2 müsste entweder für Fz mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gelten oder wie im Deutschen Gesetz (siehe unten) für alle Motorwagen über 3,5 t, ausser Personenwagen (schwere Personenwagen, die im heutigen Gesetz vergessen gingen) und Gesellschaftswagen. Deutsches Strassenverkehrsordnung StVo Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen; Zeichen 277. Überholverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger, und für Zugmaschinen. Ausgenommen sind Personenkraftwagen und Kraftomnibusse.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (8)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 7
BAV, sva FR, asa, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.108 Sind Sie mit Art. 108 E-StBV einverstanden?

JA (66)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 43
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
bfu	Die Beschränkung des Überholverbots auf Lastwagen ist vertretbar. Lastwagen haben andere Bremsen als Wohnmotorwagen und schwere Personenwagen (Druckluft). Diese reagiert langsamer.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: ... (1)
LU	vgl. Antwort auf Frage 3.107		
SZ	"Lastwagen" durch "schwere Motorwagen" ersetzen. Titel dementsprechend anpassen.		
Dobler Roland	Dieses Signal würde weder für schwere Arbeitsmotorwagen noch für Gesellschaftswagen gelten. Dies ergibt keinen Sinn (gleich schwer, gross und gleicher Bremsweg). Die heutige Regelung macht mehr Sinn. Siehe auch Deutsches Recht. Deutsches Strassenverkehrsordnung StVo Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Vorschriftzeichen; Zeichen 273. Das Zeichen "Verbot des Unterschreitens des angegebenen Mindestabstandes" verbietet dem Führer eines Kraftfahrzeuges mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t oder einer Zugmaschine, den angegebenen Mindestabstand zu einem vorausfahrenden Kraftfahrzeug gleicher Art zu unterschreiten. Personenkraftwagen und Kraftomnibusse sind ausgenommen.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.109 Sind Sie mit Art. 109 E-StBV einverstanden?**JA (69)**

wovon Bund: 1

Kantone: 24

Übrige Stellen: 44

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT,
BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen: 1

SFV Dieses Signal wird nicht nur bei verengter Fahrbahn angewendet, sondern auch bei Brücken mit eingeschränkter Tragfähigkeit (Signal D 08 in Kombination mit I 27).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 11

BAV,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.110 Sind Sie mit Art. 110 E-StBV einverstanden?

JA (66)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 42
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 8
SH	Das Wort „freiwillige“ muss weggelassen werden, da dieses auch in Art. 62 E-StBV nicht mehr aufgeführt ist.		
Kapo SG	Der Begriff "freiwilliges" Halten ist in den Artikeln von Halte- und Parkierungsverbot nicht mehr aufgeführt. Dort wird ausschliesslich von "Halten" gesprochen. Es ist eine Anpassung vorzunehmen.		
Kapo SH	Wie SH.		
Grüne	Die Meinung ist verbreitet, dass die beiden Verbotssignale für Parkieren bzw. Anhalten auch auf dem angrenzenden Trottoir gelten. Für Motorfahrzeuge, die i.d.R. auf dem Trottoir ohnehin nicht parkieren dürfen, mag das sinnvoll sein. Für das Velo geht diese Regelung aber zu weit. Es soll deshalb klargestellt werden: Für Velos sollen auf dem Trottoir die allgemeinen Anhalte- und Parkierregeln gemäss Art. 62 bis Art. 64 E-StBV gelten. Zur Vermeidung des Schilderwalds soll ja ein Signal das bedeuten, was am häufigsten angestrebt wird. In aller Regel werden die allgemeinen Park- und Halteverbotsschilder mit Blick auf Motorfahrzeuge verfügt. Nur in vergleichsweise seltenen Fällen dürfte auch ein Bedürfnis gegeben sein, gleich noch auf dem ausreichend breiten Trottoir das Veloabstellen zu verbieten. Das entspricht auch der weitverbreiteten Praxis in den Städten und Dörfern. Die Behörde soll ja nicht überall, wo es keinen Grund gibt, das Veloabstellen auf dem Trottoir zu verbieten, Zusatztafeln aufstellen müssen, die dieses erlauben: <i>Art. 110: „Auf der signalisierten Strassenseite untersagt das Signal «Halten verboten» (B.35) das freiwillige Halten, das Signal «Parkieren verboten» (B.36) das Parkieren von Fahrzeugen. Für Fahrräder gelten auf dem Trottoir die allgemeinen Halte- und Parkierregeln gemäss Art. 62 und Art. 64 StBV (neu).“</i>		
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo an.		
Pro Velo Schweiz	Die Meinung ist verbreitet, dass die beiden Verbotssignale das Parkieren bzw. Anhalten auch auf dem angrenzenden Trottoirs gelten. Für Motorfahrzeuge (die i.d.R. auf dem Trottoir ohnehin nicht parkieren dürfen) mag das sinnvoll sein. Für das Velo geht diese Regelung aber zu weit. Es soll deshalb klargestellt werden: Für Velos sollen auf dem Trottoir die allgemeinen Anhalte- und Parkierregeln gemäss Art. 62 bis Art. 64 E-StBV gelten. Zur Vermeidung des Schilderwalds soll ja ein Signal das bedeuten, was am häufigsten angestrebt wird. In aller Regel werden die allgemeinen Park- und Halteverbotsschilder mit Blick auf Motorfahrzeuge verfügt. Nur in vergleichsweise seltenen Fällen dürfte auch ein Bedürfnis gegeben sein, gleich noch auf dem ausreichend breiten Trottoir das Veloabstellen zu verbieten. Das entspricht auch der weitverbreiteten Praxis in den Städten und Dörfern. Die Behörde soll ja nicht überall, wo es keinen Grund (und damit auch kein Recht) gibt, das Veloabstellen auf dem Trottoir zu verbieten, Zusatztafeln aufstellen müssen, die dieses erlauben. Formulierungsvorschlag (analog Fussgängerzone Art. 121): "Auf der signalisierten (...) Fahrzeugen. <i>Für Fahrräder gelten auf dem Trottoir die allgemeinen Halte- und</i>		

	Parkierregeln gemäss Art. 62 - Art. 64 StBV."
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.
Stiftung Schweiz Mobil	Da die beiden Signale das Parkieren bzw. Anhalten auch auf dem angrenzenden Trottoirs verbieten, geht diese Regelung für das Velo zu weit. Für Velos sollen auf dem Trottoir die allgemeinen Anhalte- und Parkierregeln gemäss Art. 62 und Art. 64 E-StBV gelten. Formulierungsvorschlag (analog Fussgängerzone Art. 121): "Auf der signalisierten (...) Fahrzeugen. <i>Für Fahrräder gelten auf dem Trottoir die allgemeinen Halte- und Parkierregeln gemäss Art. 62 - Art. 64 StBV.</i>"

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (8)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 7
BAV, sva FR, asa, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.111 Sind Sie mit Art. 111 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 38
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (10)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 7
BE	Abs. 2 scheint uns nicht mehr zeitgemäss zu sein. Wir kennen keine Situation, wo dieses Signal gebraucht wird. Aus unserer Sicht kann dieser Absatz und das Signal gestrichen werden.		
SH	Das Signal „Polizei“ wird in der Praxis nicht im Sinne einer Haltestelle verwendet, sondern als Information für den Verkehrsteilnehmer, dass die Polizei vor Ort ist. Folgender Wortlaut könnte angewendet werden: „Das Signal Polizei verpflichtet den/die Führer/in, besonders vorsichtig zu Fahren und auf Verlangen anhalten zu können.“		
AR	Abs. 2 streichen, da überflüssig.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Kapo SG	Abs. 2: Das Signal "Polizei" wird allgemein verwendet und nicht nur bei Anhalteposten der Polizei (z.B. vorübergehende Verkehrslenkung, Ereignisse direkt neben der Fahrbahn etc.). Die Formulierung ist offener zu gestalten.		
Kapo SH	Wie SH.		
Stapo Chur	Abs. 2 streichen, da überflüssig.		
Stapo SG	Abs. 2 streichen, da überflüssig.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.112 Sind Sie mit Art. 112 E-StBV einverstanden?

JA (68)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
JU	Supprimer « à réduire leur vitesse et » c'est logique que l'on doit ralentir à l'approche de tels signaux !		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
COCRBT	Supprimer « à réduire leur vitesse et » c'est logique que l'on doit ralentir à l'approche de tels signaux !		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.113 Sind Sie mit Art. 113 E-StBV einverstanden?**JA (70)**

wovon Bund: 1

Kantone: 24

Übrige Stellen: 45

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS,
SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 11

BAV,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.114 Sind Sie mit Art. 114 E-StBV einverstanden?

JA (48)

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 28
OW, GL, SO, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, tpg, Public Health Schweiz, Stiftung SchweizMobil, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 6
BS	Es ist zu prüfen, ob Abs. 4 der Bestimmung in Art. 51 E-StBV aufzunehmen ist.		
Kapo BS	Wie BS.		
Schweiz. Gewer- bever- band	Wie ASTAG.		
ASTAG	Frage: Weshalb wird hier nur die Einfahrt in den Kreisel und nicht auch die Ausfahrt aus demselben geregelt (Ausfahrtsrichtung anzeigen)?		
strasse schweiz	Wir haben uns gefragt, weshalb nur die Einfahrt in den Kreisverkehr, nicht aber die Ausfahrt aus demselben geregelt wird (Ausfahrtsrichtung anzeigen)? Diese Richtungsanzeige ist u.E. ein wesentlicher Aspekt, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten sowie den Verkehrsfluss hoch zu halten.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Wir schlagen vor, in Abs. 2 die Formulierung „im Kreis“ wegzulassen, da sie u.E. obsolet ist. Zudem haben wir uns gefragt, weshalb nur die Einfahrt in den Kreisverkehr, nicht aber die Ausfahrt aus demselben geregelt wird (Ausfahrtsrichtung anzeigen)? Diese Richtungsanzeige ist u.E. ein wesentlicher Aspekt, um den Verkehrsfluss hoch zu halten.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (18)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 14
TG	Es wäre sinnvoller die Zeichengebung beim Fahrstreifenwechsel und beim Verlassen der Kreisfläche vorzuschreiben, anstatt zu definieren, was nicht gemacht werden muss (vgl. Abs. 3).		
SG	Abs. 3: Die gewählte Formulierung ist schwer verständlich. Wir schlagen folgenden Wortlaut vor: «Das Verlassen des Kreisels und der Spurwechsel sind anzuzeigen.».		
BE	Abs. 4: Gehört sachlich zu Art. 51 Abs. 3 Abweichungen vom Gebot des Rechtsfahrens. Antrag: Absatz weglassen (Verschieben in Art. 51 Abs. 3 E-StBV)		
AR	Abs. 3: Aufgeführt werden muss die Handlung des Verkehrsteilnehmers und nicht, was er zu unterlassen hat.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Kapo GR	Abs. 3 schwierige Formulierung, dürfte für Laien schwer zu verstehen sein. Beispiel: das verlassen des Kreisels oder der Spurwechsel ist anzuzeigen.		
Kapo SG	Abs. 3: Gewählte Formulierung ist für Laien schwer zu verstehen und einfacher zu formulieren (z.B. das Verlassen des Kreisels oder der Spurwechsel sind anzuzeigen).		
Kapo TG	Abs. 3: Besser ist die Zeichengebung beim Fahrstreifenwechsel und beim Verlassen der Kreisfläche vorzuschreiben und nicht was nicht gemacht werden muss.		
Stapo Chur	Abs. 3: Aufgeführt werden muss die Handlung des Verkehrsteilnehmers und nicht, was er zu unterlassen hat.		
Stapo SG	Abs. 3: Aufgeführt werden muss die Handlung des Verkehrsteilnehmers und nicht, was er zu unterlassen hat.		
SP	Siehe Ausführungen bei 3.54		

Schweiz	
SFV	Absatz 2: Vor der Einfahrt in einen Kreisverkehrsplatz muss den von links herannahenden Fahrzeugen der Vortritt gewährt werden. „Im Kreis“ entfernen. Ergänzen: Das Verlassen des Kreises ist mit dem Richtungsblinker anzuzeigen.
TCS	Al. 3 : la version allemande ne contient pas l'obligation d'indiquer l'intention de sortir du giratoire, contrairement à la version française. On suppose qu'il s'agit-là d'une erreur dans la version allemande : cette règle est essentielle en terme de fluidité du trafic.
VCS	Vgl. Stellungnahme zum Überholverbot im Kreisel unter 3.54
ACS	Weshalb wird nur die Einfahrt in den Kreisel und nicht auch die Ausfahrt aus demselben geregelt (Ausfahrtsrichtung anzeigen)?
SSR	Abs. 3: (als Ergänzung) ...Richtung nicht angezeigt werden, jedoch bei der Ausfahrt aus dem Kreis.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 9
BAV, sva FR, asa, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.115 Sind Sie mit Art. 115 E-StBV einverstanden?

JA (67)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 43
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
BL	Ergänzungsvorschlag: Für Allradfahrzeuge sollte eine Ausnahmemöglichkeit vom Schneekettenobligatorium vorgesehen werden.		
Kapo BL	Wie BL.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.116 Sind Sie mit Art. 116 E-StBV einverstanden?

JA (57)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 38
TG, SG, OW, GL, SO, BE, TI, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 5
JU	Al 4. enlever le ne après piéton à la 3 ^e ligne.		
NE	Al. 4 : Supprimer le terme <u>ne</u> après piétons.		
VD	Alinéa 4: enlever le "ne" peuvent.		
Pro Velo Schweiz	Abs. 1: Die Radwegbenutzungspflicht bedeutet im Umkehrschluss, dass die Anlage so beschaffen sein muss, dass sie gefahrlos und zumutbar auch von (neu verpflichteten) zweispurigen Fahrrädern befahren werden kann, und auch von schweren, langsamen und von Behindertendreirädern etc. Und damit diese auch überholt werden können, müssen signalisierte Radwege eine Mindestbreite von 2.50m aufweisen. Zudem muss die Beschaffenheit des Radwegbelags für alle „Zwangs-Benutzer“ zugeschnitten sein. (vgl. auch vorne zu Frage 2.15 und Art. 71) Wir beantragen die Ergänzung der BSSV im 3. Abschnitt "Gebotssignale" vor Art. 31: "Die Verfügung des Signals "Radweg" (C.16) setzt voraus, dass der Weg mindestens 2.5m breit ist und die Steigung und der Belag allen zur Benutzung des Radwegs verpflichteten Fahrzeuglenkenden ein sicheres und zügiges Befahren ermöglicht."		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		
Stiftung Schweiz Mobil	Die Benutzungspflicht für Fussgänger, Radfahrer und Reiter soll aufgehoben werden. Wir beantragen folgende Formulierung vor: «... bezeichnet Wege, die für ... bestimmt sind. (Abs. 1–3). Allenfalls kann an der Benutzungspflicht nur für Radwege auf der rechten Strassenseite festgehalten werden, oder die Pflicht mit der Einhaltung von Qualitätskriterien verbunden werden, die dann aber in der BSSV zu regeln wären. Begründung: Die Benutzungspflicht ist insbesondere für Radfahrer von Nachteil, wenn Radwege nur über kurze Abschnitte vorhanden, bzw. für schnelle Radfahrer ungeeignet sind. Für schnelle Radfahrer muss deshalb die Benutzung der Fahrbahn generell legalisiert werden. Auf gemeinsamen Fuss- und Radwegen stellen schnelle Radfahrer für Fussgänger eine Gefährdung dar. Die Benutzungspflicht ist überdies nur eine «kann»-Vorschrift in der Wiener Konvention. Sollen Radfahrer die Fahrbahn nicht benutzen dürfen, kann dies durch ein Verbot für Fahrräder (2.05) angezeigt werden. Entsprechendes gilt für Fussgänger (Signal 2.15). Falls in der StBV an der Radwegbenutzungspflicht festgehalten werden soll, muss als Art. 31 (neu) BSSV ein neuer Artikel Radwege eingefügt werden, welcher Sicherheits- und Qualitätskriterien definiert, die erfüllt sein müssen, wenn ein Radweg verfügt werden soll (analog wie in der neuen deutschen StVO). Im Rahmen der Übergangsfristen müssten die Behörden auch alle bestehenden Radwege auf diese Kriterien überprüfen und im Nichterfüllungsfall umsignalisieren.		
FREC	Au 4 ^{ème} alinéa, 2 ^{ème} phrase, la double négation est fausse.		
AGVS	Es ist die Frage aufgetaucht, ob diese Regelung womöglich Art. 76 Abs. 5 E-StBV widerspricht.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (19)			
wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 16
BS	Wie bereits erwähnt sind wir mit der Aufhebung der Differenzierung bei Fahrrädern grundsätzlich einverstanden. Wir gehen jedoch davon aus, dass es mit einer absoluten Radwegbenutzungspflicht zwischen den Velos, fahrzeugähnlichen Geräten und Fahrräder mit Anhängern auf den Radwegen zu Problemen führen wird. Für die Lösung dieser Problematik gibt es aus unserer Sicht zwei Lösungsansätze: a) Die Benutzungspflicht des Radweges soll nur für einspurige Fahrräder (im klassischen Sinne) gelten. Für Fahrräder mit Anhängern oder mehrspurige Fahrräder etc. soll jedoch die Möglichkeit offen bleiben, auch auf die Strassen auszuweichen. Wir schlagen daher vor, für andere als einspurige Fahrräder eine „Kann-Formulierung“ für die Benutzung der Radwege einzuführen. b) Durch die Gleichstellung aller Fahrrad-Typen und die damit verbundene Radwegbenutzungspflicht wird die Benutzung des Radwegs z.B. für schnellere Velofahrer schwieriger und einschränkender, da diese auf Velos mit Anhängern sowie fahrzeugähnliche Geräte zu stark zu achten haben. Unter diesen Voraussetzungen ist zu prüfen, die Benutzungspflicht für Radwege aufzuheben.		
SZ	Wie unter 2.8 bereits gefordert, sollte die Benutzungspflicht für Radwege aufgehoben werden. Mit der Benützung der Radwege durch Velos mit Anhängern oder FäG entstehen sicherheitskritische Situationen mit den schnelleren Velofahrern, nicht zuletzt mit E-Bikes.		
VS	Al 1. Créer un signal conseillant aux cyclistes d'utiliser la voie cyclable sans la rendre obligatoire (voir législation française) Al 4. enlever le <u>ne</u> après piéton à la 3 ^e ligne		
COCRBT	Al 4. enlever le <u>ne</u> après piéton à la 3 ^e ligne.		
Kapo BS	Wie BS.		
bfu	Zu Absatz 4 von Art. 116 E-StBV: Die Ausnahmeregelung von Absatz 4 Satz 2 (ohne Signalisationspflicht) erachten wir als etwas problematisch. Wenn man es so eindeutig bestimmt, wie in Satz 1, dann sollte man dies auch für Satz 2 signalisationsmässig durchziehen. Um Konflikte zwischen Radfahrenden und Fussgängern zu vermeiden, sollte vermehrt kontrolliert werden, ob die Fussgänger den Radfahrern den Vortritt effektiv auch lassen, wenn sie Radwege benutzen, weil Trottoirs und Fussweg fehlen. Sonst könnten sich insbesondere sportlich ambitionierte Radfahrende veranlasst sehen, den sicheren Radweg zu verlassen und auf die Fahrbahn auszuweichen. Dies wäre der Verkehrssicherheit abträglich.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
SFV	Widerspricht Art. 72 Abs. 5		
Fussverkehr Schweiz	Abschaffung Benutzungspflicht 1 Das Signal «Radweg» (C.16) bezeichnet Wege, die für die Radfahrerinnen und Radfahrer bestimmt sind. 2 Das Signal «Fussweg» (C.17) bezeichnet Wege, die für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmt sind. 3 Das Signal «Reitweg» (C.18) bezeichnet Wege, die für die Reiterinnen und Reiter sowie Personen, die Pferde an der Hand führen, bestimmt sind. Begründung Die Benutzungspflicht soll aufgehoben werden. Sie hat viele Nachteile und bringt keinen Sicherheitsgewinn. Die Benutzungspflicht ist vor allem für die Radfahrende in Frage zu stellen, wenn Radwege nur über kurze Abschnitte vorhanden, bzw. für schnelle Radfahrende ungeeignet sind. Schnelle Radfahrende auf gemeinsamen Rad- und Fusswegen sind für die Fussgängerinnen und Fussgänger eine erhöhte Gefahr, da die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen dem Fussgänger und einem schnell fahrenden Radfahrer beträchtlich ist. Für schnelle Radfahrer muss die Benutzung der Fahrbahn generell legalisiert werden. In Fällen wo die Radfahrer die Fahrbahn nicht benutzen sollen, kann dies durch ein «Verbot für Fahrräder» (Signal 2.05) angezeigt werden. Entsprechendes gilt für Fussgängerinnen und Fussgänger. Diese kennen die heutige Benützungspflicht der Fusswege kaum. Hingegen ist das Signal 2.15 «Verbot für Fussgänger» klar. Es kann bei unklaren Situationen angebracht werden, namentlich, wo sich Fussgänger durch die Benützung der Fahrbahn einem Risiko aussetzen würden. Die Benützungspflicht ist überdies nur eine «kann»-Vorschrift in der Wiener Konvention («Die Vertragsparteien oder ihre Teilgebiete können den Radfahrern verbieten, wenn ein		

	Radweg vorhanden ist, den übrigen Teil der Fahrbahn zu benutzen.» (Art. 27, Abs. 4)).
Velokonferenz Schweiz	Die Benützungspflicht für Radwege soll aufgehoben werden. <u>Vorschlag:</u> Das Signal «Radweg» bezeichnet für Radfahrerinnen und Radfahrer bestimmte Wege. <u>Begründung:</u> Oft besteht in der (städtischen) Verkehrsplanung das Bedürfnis, ein getrenntes Angebot für schnellere und langsamere Velofahrende (zum Beispiel Pendler-/Erholungsverkehr) anzubieten. Da die Zusatztafel «Fahrräder gestattet» bei Fusswegen nur ausnahmsweise gestattet ist (E-BSSV Art. 57), verbleibt meist nur der gemeinsame Fuss-/Radweg als Möglichkeit, um das Zusatzangebot zu signalisieren. Damit ist aber die gewünschte Trennung nicht möglich. Zudem besteht in der Schweiz die Tendenz, statt reiner Radwege nur noch gemeinsame Fuss-/Radwege zu projektieren (aktuell z. B. der Richtlinienentwurf für Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich). Angesichts der Zunahme von schnellen Elektrovelos wird aber zukünftig die Verträglichkeit von Fuss und Radverkehr immer weniger gegeben sein. Entsprechend sollen schnelle Velofahrende die Möglichkeit haben, die Fahrbahn zu benützen. Wo dies aus Sicherheitsgründen nicht angebracht ist, gibt es andere Möglichkeiten ein entsprechendes Verbot zu signalisieren.
Schweizer Wanderwege	Art. 116 Radweg, Fussweg, Reitweg ¹ Das Signal «Radweg» (C.16) verpflichtet Radfahrerinnen und Radfahrer, den für sie gekennzeichneten Weg zu benützen. ² Das Signal «Fussweg» (C.17) verpflichtet Fussgängerinnen und Fussgänger, den für sie gekennzeichneten Weg zu benützen. ³ Das Signal «Reitweg» (C.18) verpflichtet Reiterinnen und Reiter sowie Personen, die Pferde an der Hand führen, den für sie gekennzeichneten Weg zu benützen. Bemerkungen: Abs. 1 bis 3 ¹ Das Signal «Radweg» (C.16) bezeichnet Wege, die für die Radfahrerinnen und Radfahrer bestimmt sind. ² Das Signal «Fussweg» (C.17) bezeichnet Wege, die für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmt sind. ³ Das Signal «Reitweg» (C.18) bezeichnet Wege, Reiterinnen und Reiter sowie Personen, die Pferde an der Hand führen, bestimmt sind. Begründung: Die Benützungspflicht für Fusswege ist kaum bekannt und häufig nicht plausibel, z.B. sind häufig von einem Trottoir abzweigende Fusswegverbindungen blau signalisiert. Das bedeutet aber nicht, dass der Fussgänger jetzt abbiegen muss, und nicht mehr auf dem Trottoir weiter der Strasse entlang gehen darf. Vielmehr soll das blaue Signal die Fahrzeuge abhalten. Solche Einschränkungen können auch die Wegführung und die Signalisation von Wanderwegen innerhalb von Siedlungen auf unnötige Weise erschweren.
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag auf Ergänzung von Abs. 6: <i>Mit einem Signal für Wege mit getrennter Verkehrsfläche (z.B. «Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen»; C.20) sind Wege nach den Absätzen 1–3 angezeigt, bei denen den Benützerkategorien mittels Markierung und baulicher Abgrenzung je eine eigene Verkehrsfläche zugeordnet ist.</i> Begründung: Eine bauliche Abgrenzung der Verkehrsflächen mittels ertastbaren Trennelementen wie z.B. Trennstreifen, Niveaudifferenz mit schrägen Randabschlüssen oder eventuell Fussweg-Radwegtrennsteinen, wie sie in Deutschland verwendet werden, ist unbedingt erforderlich, damit die Trennung zwischen Fussgängerbereich und Radstreifen taktil erkennbar ist und sich Menschen mit Sehbehinderung auf Rad- und Fusswegen mit getrennten Verkehrsflächen sicher fortbewegen können. Eine taktilvisuelle Markierung kann diese Funktion nicht gleichwertig erfüllen. (vgl. Antrag zu Art. 163 Abs. 4 E-StBV und Art.65 BSSV).
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.
	Der für die Fussgänger als naturgemäss schwächste Verkehrsteilnehmer sinnvollerweise sichere Fussgängerbereich soll zudem von Fahrzeugkategorien wie den i.d.R. zu spät bis unhörbaren sowie im Vergleich zum Gehtempo schnellen Velos und FÜGs freigehalten werden - vgl. Ergänzungsvorschläge der Fachstelle.
Schweiz. Blinden und	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.
	Identifikation absoluter Gefahrenzonen

	Bevor blinde und sehbehinderte Menschen absolute Gefahrenzonen, wie Strassen und Bahnübergänge überqueren können, müssen sie diese identifizieren können. Dies bedeutet, dass die Grenzen zwischen der sicheren Zone (für Fussgänger bestimmte Verkehrsflächen) und Gefahrenzonen eindeutig, das heisst, taktil wahrgenommen werden können. Dies kann nur durch einen baulichen, genügend grossen vertikalen Versatz erreicht werden. Markierungen und blosser Änderung der Belagstexturen wie Wassersteine, niveaugleiche Belagsänderungen und dergleichen sind für diese Funktion ungeeignet und daher zu vermeiden.
Abt. N Bereich VM	Radwege sind oft unbenutzbar, z.B. wegen Schnee, Glasscherben, Müll, Pferdekot, abgestellte Fahrzeuge und landwirtschaftliche Anhänger usw.. Zudem sind Radwege oft aufgrund der Fahrbahnoberfläche oder der geometrischen Ausgestaltung nicht für Rennräder geeignet. Hier sollte eine Anpassung oder eine Ausnahme angebracht werden.
Abt. N Bereich LV	<u>Andern:</u> Die Benutzungspflicht für Fussgänger, Radfahrer und Reiter soll aufgehoben werden. Wir schlagen folgende Formulierung vor: «... bezeichnet Wege, die für ... bestimmt sind. (Abs. 1–3). Allenfalls kann an der Benutzungspflicht nur für Radwege auf der rechten Strassenseite festgehalten werden, oder die Pflicht mit der Einhaltung von Qualitätskriterien verbunden werden, die dann aber in der BSSV zu regeln wären (vgl. unseren Antrag dort). <u>Begründung:</u> Die Benutzungspflicht ist insbesondere für Radfahrer von Nachteil, wenn Radwege nur über kurze Abschnitte vorhanden, bzw. für schnelle Radfahrer ungeeignet sind. Für schnelle Radfahrer muss deshalb die Benutzung der Fahrbahn generell legalisiert werden. Auf gemeinsamen Fuss- und Radwegen stellen schnelle Radfahrer für Fussgänger eine Gefährdung dar. Die Benutzungspflicht ist überdies nur eine «kann»-Vorschrift in der Wiener Konvention. Sollen Radfahrer die Fahrbahn nicht benutzen dürfen, kann dies durch ein Verbot für Fahrräder (2.05) angezeigt werden. Entsprechendes gilt für Fussgänger (Signal 2.15). Die Benutzungspflicht für Fusswege kaum bekannt und häufig nicht plausibel. Z.B. sind häufig von einem Trottoir abzweigende Fusswegverbindungen blau signalisiert. Das bedeutet ja aber nicht, dass ich jetzt abbiegen muss, und nicht mehr auf dem Trottoir weiter der Strasse entlang gehen darf. Vielmehr soll das blaue Signal die Fahrzeuge abhalten.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (8)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 7
BAV, sva FR, asa, VCS, VöV, Centre Patronal, kf, VAE,			

3.117 Sind Sie mit Art. 117 E-StBV einverstanden?

JA (65)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 41
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, TCS, ACS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 3
AG	... die andere Fahrzeuge nicht benützen dürfen. (Taxi und MR als Ausnahme) Weitere Bemerkungen in Art. 149		
strasse schweiz	Diese Bestimmung müsste u.E. insofern ergänzt werden, als andere (motorisierte) Fahrzeuge den Busstreifen benützen dürfen, wenn dies mittels Symbol oder Aufschrift auf dem Busstreifen gekennzeichnet sind.		
FMS	Wie strasseschweiz.		
AGVS	Diese Bestimmung müsste u.E. insofern ergänzt werden, als andere Fahrzeuge den Busstreifen benützen dürfen, wenn dies mittels Symbol oder Aufschrift auf dem Busstreifen gekennzeichnet sind.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1 (1)
SFV	Anpassen an 163: andere Fahrzeuge dürfen den Busstreifen benützen, wenn diese mittels Symbol oder Aufschrift auf dem Busstreifen gekennzeichnet sind.		
Schärer Hans- Ulrich	Sind Ausnahmen wie z.B. in Baden/AG zulässig? (Taxi dürfen im Einsatz Busfahrbahnen benützen)		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.118 Sind Sie mit Art. 118 E-StBV einverstanden?

JA (66)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 43
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
BE	Abs. 3 Satz 2: Wir stellen fest, dass gemäss vorgeschlagenem Wortlaut der <i>Name des Tunnels zwingend</i> angegeben sein muss. Gegebenenfalls wäre hier lediglich eine Kann-Vorschrift einzufügen.		
Kapo BE	Wie BE.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
AG	Abs. 3 Satz 2 Gemäss dieser Bestimmung "ist", d.h. zwingend auf Autobahnen und Autostrassen ergänzend der Tunnelnamen angegeben. Fragen: Was sind die Folgen, wenn der Tunnelnamen nicht aufgeführt wurde, sei es, weil der Tunnel keinen Namen hat, sei es, weil die Aufschrift vergessen wurde? Ist dann das Signal unbeachtlich? Ist es verboten, bei Tunnels, welche nicht Autobahnen oder Autostrassen dienen, einen Namen anzugeben? Was sind die Folgen, wenn es trotzdem getan wird? Ferner muss das Signal "Tunnel" gemäss Art. 33 E-BSSV am Tunneleingang angebracht werden. Hier kann die entsprechende Passage zur Vermeidung von Doppelspurigkeiten gestrichen werden. Antrag: "Auf dem Signal kann ergänzend der Namen des Tunnels angegeben werden."		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Kapo SH,			

3.119 Sind Sie mit Art. 119 E-StBV einverstanden?

JA (47)

wovon	Bund: 1	Kantone: 16	Übrige Stellen: 30
TG, OW, GL, SO, BS, TI, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, GE, UR, NW, SZ, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, AGVS, Mobilitant.org, KSPD, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (12)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 7
SG	Abs. 2 muss präzisiert werden. Z.B. «...untersagt, ausgenommen innerorts markierte oder signalisierte Parkfelder.»		
JU	Al. 2 à mettre sous article 64 OUR. (règle liée au parage)		
NE	Al. 2 : À introduire dans l'article 64 OUR afin de lier l'ensemble des règles de parage.		
VD	Alinéa 2: ne serait-il pas plus pertinent de le faire figurer à l'art. 64 OUR ?		
VS	Al. 2 à mettre également sous article 64 OUR (règle liée au parage)		
Kapo GR	Hinweis: Abs. 2 Es ist doch ein Parkieren auf „markierten Parkfelder“ vom generellen Parkverbot möglich. In den Erläuterungen sind ungenaue Formulierungen enthalten.		
TCS	Il va sans dire que le parage au bord d'une route principale, dès lors qu'il est expressément signalé ou marqué, doit rester possible.		
Pro Velo Schweiz	Abs. 2: Diese neue Bestimmung würde auf einen Schlag auch das Parkieren von Velos am Trottoirrand und sogar auf Trottoirs entlang von Hauptstrassen verbieten, egal wie breit diese sind, was wohl kaum der Sinn der Bestimmung sein kann. Das ist gerade innerorts und vor Läden viel zu weitgehend und in vielen Hauptstrassen völlig unangebracht. Das würde eine Menge zusätzlicher Signale nötig machen, die Velos auf den Trottoirs wieder zuzulassen. Der Erhalt der Abstellmöglichkeiten für Velos ist umso wichtiger, als man sie ja auch nicht in signalisierte (Auto-) Parkfelder abstellen soll oder darf. Vgl. auch zu Art. 110. Wir beantragen folgende Ergänzung: "2 Auf Hauptstrassen ist das Parkieren untersagt. Für Velos gelten die allgemeinen Parkierregeln nach Art. 64 StBV. "		
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.		
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 2: Diese Bestimmung würde auch das Parkieren von Velos auf Trottoirs entlang von Hauptstrassen verbieten, was nicht der Sinn der Bestimmung sein kann. Wir beantragen folgende Ergänzung: "2 Auf Hauptstrassen ist das Parkieren untersagt. Für Velos gelten die allgemeinen Parkierregeln nach Art. 63 StBV. "		
FREC	Le deuxième alinéa de cet article devrait figurer à l'article 64.		
moto-suisse	Abs. 2: Entgegen dieser Bestimmung sollen Motorräder, Roller und Motorfahrräder auch auf Trottoirs parkiert werden dürfen, die eine Hauptstrasse säumen.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (22)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 18
SG	Abs. 2 muss präzisiert werden. Z.B. «...untersagt, ausgenommen innerorts markierte oder signalisierte Parkfelder.»		
BE	Wir möchten hier ganz klar festhalten, dass das in Abs. 2 dieser Bestimmung festgehaltene Verbot, auf Hauptstrassen zu parkieren, an sich unter Art. 64 E-StBV gehören würde, unter den 4. Abschnitt „Halten und Parteieren“. Wir bitten darum, die Einordnung bzw. Systematik diesbezüglich nochmals zu überprüfen.		
AG	Abs. 2 sollte aufgrund des Sachzusammenhanges in Art. 64 Abs. 1 E-StBV integriert werden. Zum Umfang sei auf die Ausführungen unter Ziff. 3.64 verwiesen.		

	Antrag: Verschiebung an den richtigen Ort und erneute Prüfung.
AR	Abs. 2 VRV: Sind Ausnahmen von generellem Parkverbot möglich, z.B. durch markierte Parkfelder. Die Erläuterungen zu diesem Artikel sind ungenau formuliert.
Grüne	Die neue Bestimmung in Abs. 2 würde auf einen Schlag auch das Parkieren von Velos am Trottoirrand und sogar auf Trottoirs entlang von Hauptstrassen verbieten, egal wie breit diese sind, was wohl kaum der Sinn der Bestimmung sein kann. Das ginge gerade innerorts und vor Läden viel zu weit und wäre in vielen Hauptstrassen völlig unangebracht. Es würde eine Menge zusätzlicher Signale nötig machen, die Velos auf den Trottoirs wieder zuzulassen: <i>Art. 119, Abs. 2: Auf Hauptstrassen ist das Parkieren untersagt. Für Velos gelten die allgemeinen Parkierregeln nach Art. 64 StBV (neu).“</i>
SP Schweiz	Wir unterstützen die Stellungnahme von Pro Velo.
COCRBT	Al. 2 à mettre sous article 64 OUR. (règle liée au parcage)
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AR	Wie AR.
Kapo AI	Wie Kapo AR.
Kapo SG	Abs. 2: Sind Ausnahmen vom generellen Parkverbot möglich, z.B. durch markierte Parkfelder? Die Erläuterungen zu diesem Artikel sind ungenau formuliert.
Stapo Chur	Abs. 2 VRV: Sind Ausnahmen von generellem Parkverbot möglich, z.B. durch markierte Parkfelder. Die Erläuterungen zu diesem Artikel sind ungenau formuliert.
Stapo SG	Abs. 2 VRV: Sind Ausnahmen von generellem Parkverbot möglich, z.B. durch markierte Parkfelder. Die Erläuterungen zu diesem Artikel sind ungenau formuliert.
Pro Velo Schweiz	Wie Ja mit Bemerkung.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.
Stiftung Schweiz Mobil	Wie Ja mit Bemerkung.
SVLT	zu Ziffer 2: Das Parkieren auf Hauptstrassen soll auch innerorts untersagt werden. Diese Einschränkung ist unnötig.
BUL	zu Ziff. 2: Das Parkieren auf Hauptstrassen soll auch innerorts untersagt werden. Diese Einschränkung ist unnötig.
SIK	Wie BUL.
motosuisse	Analog Ja mit Bemerkung.
IGBF	² Hier sollte folgende Präzisierung erfolgen: Auf Hauptstrassen ausserorts ist das Parkieren untersagt.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (8)

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 7

BAV,
sva FR,
asa, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.120 Sind Sie mit Art. 120 E-StBV einverstanden?

JA (64)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 40
TG, SG, OW, GL, SO, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
BS	Grundsätzlich sind wir mit dieser Bestimmung einverstanden. Es ist aber wichtig, dass die Vortrittsregelung zwischen Fussgängern und Strassenbahnen auch darin geregelt wird.		
Kapo BS	Wie BS.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 4
Stapo ZH	Vgl. 3.121		
Kapo SG	Abs. 1: Die Zulassung von Begegnungszonen in Wohnbereichen steht im Widerspruch zur eigentlichen Bedeutung des Wortes "Begegnung". In Begegnungszonen in Wohnquartieren findet kein flächiges Queren analog in Geschäftszentren statt.		
Mobilität.org	Il ne devrait pas y avoir de mention de vitesse limite. Nous demandons la suppression de l'alinéa 2 La vitesse maximale est fixée à 20 km/h. La priorité aux piétons est suffisante. Les automobilistes ne sont pas incapables de discernement, sinon ils ne doivent pas être en possession du permis. Mais cette limitation est exagérée à 3 heures du matin lorsqu'il n'y a plus de trafic piétonnier.		
Netzwerk Kind und Verkehr	Schaffung zwei verschiedener Arten von Begegnungszonen 1 Das Signal „Begegnungszone 1“ (E.01) kennzeichnet Strassen in Wohnbereichen, auf denen die Fussgängerinnen und Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen und die Kinder spielen (neu) dürfen. Diese sind gegenüber den Fahrzeugen vortrittsberechtigt, dürfen sie jedoch nicht unnötig behindern. 2 (neu) Das Signal „Begegnungszone 2“ (ohne spielendes Kind) kennzeichnet Strassen in Geschäfts- und Zentrumsbereichen, auf denen die Fussgängerinnen und Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Diese sind gegenüber den Fahrzeugen vortrittsberechtigt, dürfen sie jedoch nicht unnötig behindern. Das Kinderspiel, inklusive spielerische Nutzung von fahrzeugähnlichen Geräten, ist nicht gestattet. 3 Die Höchstgeschwindigkeit in beiden Begegnungszonen beträgt 20 km/h 4 Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen gestattet. In Begegnungszonen in Wohnbereichen (2) muss genügend Raum für Begegnung und Spiel (mindesten 20 Meter auf gleicher Höhe beidseits der Strasse) von Parkflächen freigehalten werden. Begründung: 1. Das Signal „Begegnungszone“ ist, da es für zwei völlig verschiedene Situationen ver-		

	wendet wird, in seiner heutigen Form eine Fehlkonstruktion. Es ist irreführend, ja gefährlich, wenn im Signal für Begegnungszonen in Geschäftsbereichen spielende Kinder abgebildet werden. Wir schlagen vor, dass für Begegnungszonen in Geschäftsbereichen neu das französische Signal für „Zone de rencontre“ verwendet wird, in dem kein spielendes Kind abgebildet ist. Die Unterschiede zwischen den beiden Arten von Begegnungszonen werden im Gesetz festgehalten. 2. Die meisten der neu gestalteten Begegnungszonen in Wohngebieten sind heute von Parkplätzen verstellt. Eine Begegnungszone kann so ihren eigentlichen Zweck als Zone nachbarschaftlicher Begegnung (Integration), des Spiels und der Bewegung für Kinder nicht erfüllen. Es ist deshalb für Begegnungszonen in Wohngebieten eine Präzisierung betreffs Parkflächen nötig. Eine von Parkzonen befreite Fläche von 20 Metern beidseitig auf gleicher Strassenhöhe stellt dabei das unterste Minimum dar. Ist eine Begegnungszone sehr kurz und schmal, muss ganz auf das Einzeichnen von Parkflächen verzichtet werden.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.121 Sind Sie mit Art. 121 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 39
TG, SG, OW, GL, SO, BE, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
BS	Grundsätzlich sind wir mit dieser Bestimmung einverstanden. Es ist aber wichtig, dass die Vortrittsregelung zwischen Fussgängern und Strassenbahnen auch darin geregelt wird.		
Kapo BS	Wie BS.		
Schweiz. Städteverband	Oftmals herrscht bei den Verkehrsteilnehmenden Unklarheit, ob das gesetzliche Vortrittsrecht von Strassenbahnen auch in Fussgängerzonen gilt. Zur Vermeidung von Missverständnissen könnte es deshalb sinnvoll sein, wenn man noch ausdrücklich erwähnt, dass das Vortrittsrecht der zu Fuss Gehenden gegenüber schienengebundenen Fahrzeugen nicht gilt, da Art. 5 Abs. 1 E-StBV auch gegenüber Art. 120 und 121 E-StBV lex specialis ist.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (11)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 10
SH	Abs. 1: Die Formulierung „höchstens Schritttempo“ ist nie realistisch. Zumal das Fahren mit einer geringeren Geschwindigkeit als Schritttempo praktisch und technisch nicht möglich ist.		
Stapo ZH	Oftmals herrscht bei den Verkehrsteilnehmenden Unklarheit, ob das gesetzliche Vortrittsrecht von Strassenbahnen auch in Fussgängerzonen gilt. Zur Vermeidung von Missverständnissen könnte es deshalb sinnvoll sein, wenn man noch ausdrücklich erwähnt, dass das Vortrittsrecht der Zufussgehenden gegenüber schienengebundenen Fahrzeugen nicht gilt, da Art. 5 Abs. 1 E-StBV auch gegenüber Art. 120 und 121 E-StBV lex specialis ist.		
Kapo SG	Abs. 2: Siehe Bemerkungen in Art. 153 Abs. 1		
Kapo SH	Wie SH.		
Grüne	Zur Regelung der Fussgängerzone wird folgende Formulierung mit einer Ergänzung für die Velofahrenden vorgeschlagen: <i>Art.121, Abs. 1: Das Signal «Fussgängerzone» (E.02) kennzeichnet Strassen, die den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten sind. Ausnahmsweise zugelassene Motorfahrzeuge dürfen höchstens im Schritttempo fahren, zugelassene Radfahrerinnen und Radfahrer haben ihre Geschwindigkeit dem Fussverkehr anzupassen und nötigenfalls abzustiegen; die Fussgängerinnen und Fussgänger haben Vortritt (neu).“</i>		
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo an.		
Pro Velo Schweiz	Abs. 1: In Fussgängerzonen gilt für zugelassene Fahrzeuge heute Schrittgeschwindigkeit. Velos sind in manchen Fussgängerzonen – zumindest teilweise - zugelassen, werden aber durch diese unflexible Vorschrift oft unverhältnismässig gebremst, sogar ausserhalb der Ladenöffnungszeiten und mitten in der Nacht! Diese Vorschrift berücksichtigt überhaupt nicht, dass das Fussgängeraufkommen an verschiedenen Zonen-Orten und Zeiten sehr unterschiedlich ist. Die Einschränkung geht also viel weiter, als es für den Schutz der Fussgänger nötig und damit verhältnismässig ist; insofern steht sie in Konflikt mit der Vorschrift des SVG, wonach Einschränkungen nur so weit gehen sollen, wie nötig. Gerade bei grösseren Zonen und schlechten oder gefährlichen Umweg-Alternativen ist sie eine Zumutung und wird entsprechend sogar von besonnenen Radlern schlecht akzeptiert. Für		

	FäG, die in diesen Zonen ja generell erlaubt sind, gibt es keine solche Tempovorschrift; sie dürfen also schneller fahren als Velos, können aber schlechter bremsen. Die rigide Regelung macht es für Behörden unmöglich, grössere Fussgängerzonen zu signalisieren, wenn sie nicht auch das Velo behindern wollen. Den Behörden muss unbedingt mehr Freiheit in der Wahl der Mittel gegeben werden. Deutschland hat ebenfalls erkannt, dass diese rigide Regelung zu weit geht und dass sie das Velo und dessen Förderung zu stark behindert. Gleichzeitig behindert die Regelung das Einführen von autofreien Zonen. Deshalb wurde mit der StVO-Novelle 2009 das generelle Schrittempo für Velos aufgehoben. Es gilt stattdessen, dass Velos in gemischten Zonen die Geschwindigkeit dem Fussgängerverkehr anzupassen und allenfalls zu halten haben. (vgl. BRD 2009, StPO § 41). Selbstverständlich haben Fussgänger Vortritt, dürfen also weder gefährdet noch behindert werden. Für Fussgänger ist mit dieser Änderung keine relevanten Gefährdung zu fürchten. Rowdys, die auf Menschen keine Rücksicht nehmen, nehmen auch auf Signale keine Rücksicht. Einschränkungen treffen deshalb nicht sie, sondern die vernünftigen Velofahrer. Wir beantragen: "1 Das Signal "Fussgängerzone" (...) vorbehalten sind. Ausnahme zugelassene Motorfahrzeuge dürfen höchstens im Schrittempo fahren, zugelassene Radfahrer haben ihre Geschwindigkeit dem Fussverkehr anzupassen und nötigenfalls abzustiegen; die Fussgänger haben Vortritt." Zum Erlass von Fussgängerzonen siehe unsere Bemerkungen zu Art. 19 E-BSSV.
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wir schliessen uns dem Antrag von Pro Velo an. Wir beantragen: „1 Das Signal "Fussgängerzone" (...) vorbehalten sind. Ausnahme zugelassene Motorfahrzeuge dürfen höchstens im Schrittempo fahren, zugelassene Radfahrer haben ihre Geschwindigkeit dem Fussverkehr anzupassen und nötigenfalls abzustiegen; die Fussgänger haben Vortritt.“
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 1: In Fussgängerzonen gilt für zugelassene Fahrzeuge heute Schrittgeschwindigkeit, auch ausserhalb von Ladenöffnungszeiten oder nachts. Velos sind in manchen Fussgängerzonen – zumindest teilweise – zugelassen, werden aber durch diese Vorschrift oft unverhältnismässig gebremst. Diese Vorschrift berücksichtigt nicht, dass das Fussgängeraufkommen an verschiedenen Zonen-Orten und Zeiten sehr unterschiedlich ist. Die Einschränkung geht also weiter als es für den Schutz der Fussgänger nötig und verhältnismässig ist. Gerade bei grösseren Zonen mit zeitweise schwachem Fussgängeraufkommen wird sie auch von besonnenen Radlern schlecht akzeptiert. Für FäG, die in diesen Zonen generell erlaubt sind, gibt es keine entsprechende Tempovorschrift; sie dürfen also schneller fahren als Velos, können aber schlechter bremsen. Deutschland hat erkannt, dass diese Regelung zu weit geht und dass sie das Velo unnötig behindert. Deshalb wurde mit der StVO-Novelle 2009 das generelle Schrittempo für Velos aufgehoben. Es gilt stattdessen, dass Velos in gemischten Zonen die Geschwindigkeit dem Fussgängerverkehr anzupassen und allenfalls zu halten haben. (vgl. BRD 2009, StPO § 41). Selbstverständlich haben Fussgänger Vortritt und dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wir beantragen: "1 Das Signal "Fussgängerzone" (...) vorbehalten sind. Ausnahme zugelassene Motorfahrzeuge dürfen höchstens im Schrittempo fahren, zugelassene Radfahrer haben ihre Geschwindigkeit dem Fussverkehr anzupassen und nötigenfalls abzustiegen; die Fussgänger haben Vortritt." Zum Erlass von Fussgängerzonen siehe unsere Bemerkungen zu Art. 19 E-BSSV.
SSR	Abs. 1: Ist Signal E.02 Fussgängerzone bezogen auf die Nutzung gleichbedeutend mit C 17, Fussweg?

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (8)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 7
BAV, sva FR, asa, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.122 Sind Sie mit Art. 122 E-StBV einverstanden?**JA (61)**

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 39
TG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 3
BE	Siehe Punkt 5 „Einbahnstrassen“ dieses Fragebogens.		
Kapo BE	Wie BE.		
bfu	Der Verzicht auf Art. 38 Abs. 2 VRV ist unbedenklich, da dies mit Markierungen gut geregelt werden kann.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 3
SG	vgl. Bemerkung zu Art. 153 Abs. 1		
SH	Abs. 1: Die Ausführungen, wonach zum Parkieren rückwärts gefahren werden kann, lassen grossen Spielraum offen. So ist z.B. mit dieser Formulierung möglich, die gesamte Strecke der Einbahn rückwärts zu fahren.		
Kapo ZG	Der Begriff "dergleichen" lässt sehr viel Interpretationsspielraum offen und könnte u.E. weggelassen werden.		
Kapo SH	Wie SH.		
SFV	Wie 3.109		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.123 Sind Sie mit Art. 123 E-StBV einverstanden?

JA (64)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 40
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4
SH	Abs. 1: Das Wort „freiwillig“ im Bezug Halten ist im Grundartikel 62 nicht enthalten. Somit darf diese Formulierung so nicht verwendet werden.		
Kapo SG	Abs. 1: Das Wort "freiwillig" im Satz "Das freiwillige Halten ..." ist unnötig und wegzulassen.		
Kapo SH	Wie SH.		
BUL	Das Ausweichen darf nur „wenn nötig“ zwingend sein. Es ist der Zusatz: „wenn nötig“ zu verwenden.		
SIK	Wie BUL.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.124 Sind Sie mit Art. 124 E-StBV einverstanden?

JA (63)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 41
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
NE	Il serait judicieux de créer un nouveau signal "co-voiturage" comme cela se pratique en France notamment.		
Schweiz. Städteverband	Eine Minderheit lehnt diesen Art. ab. Sie argumentiert folgendermassen: - In der Bestimmung sei nicht klar geregelt, dass das Halten auf gebührenpflichtigen Parkfeldern kostenlos erfolgen kann. Für die Polizei erweist sich eine entsprechende Kontrolle jedoch als schwierig. - Absatz 2: Verweis auf Stellungnahme unter 4.19 - Es bestehe weiterhin ein breites Informationsbedürfnis nach den heute auf der Rückseite dargestellten Angaben, weshalb diese beibehalten werden sollten. Ein Mehrwert sei bei einem Verzicht nicht erkennbar.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
KSPD,			

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
BE	Wir beantragen, dass im Art. 124 andere Ausnahmegewilligungen/Parkkartenregelungen wie z.B. Zonenkarten, Gehbehindertenkarte, welche z.B. auch durch die Gemeinden ausgestellt werden, aufgeführt resp. erwähnt werden. Abs.6: Für Motorräder (ohne Seitenwagen) stehen praktisch keine oder keine ausreichend dimensionierten Parkfelder zur Verfügung. Abs. 6 sollte dieser Tatsache Rechnung tragen. Im Anhang 2 lauten die Verweise auf die gesetzliche Grundlage irrtümlich auf Art. 122 E-StBV. Unseres Erachtens ist auch die leidige Diskussion bezüglich Werbung auf den Parkscheiben dahingehend zu klären, dass diese generell auf Vorder- oder Rückseite zulässig ist sofern die wesentlichen Merkmale erfüllt sind (Liberalisierung!)		
AG	Abs. 2a: nur Parkfelder innerhalb der " blauen Zone " dürfen blau markiert sein. Uebrige und bewirtschaftete Parkflächen müssen weiss markiert werden! Reservierte Parkfelder gelb. Abs. 3: Der letzte Satz ist zu streichen. Das Anbringen der Parkscheibe soll Pflicht sein, da sonst keine Kontrolle der Parkdauer möglich ist. Abs. 6: Die Motorräder sind <u>wieder "vergessen"</u> worden! Wo dürfen sie parkiert werden, wenn keine speziellen Parkfelder für Motorräder vorhanden sind? -Die aktuelle Bestimmung regelt das Parkieren von Motorrädern nicht. Es wird nirgends erwähnt wo Motorräder parkiert werden dürfen. Dadurch keine verbindliche Verzeigungspraxis möglich = Rechtungleichheit!		
Stapo ZH	- Absatz 2: Siehe Stellungnahme unter 4.19. - Es besteht weiterhin ein breites Informationsbedürfnis nach den heute auf der Rückseite dargestellten Angaben, weshalb diese beibehalten werden sollten! Ein Mehrwert ist bei einem Verzicht jedenfalls nicht erkennbar.		
Kapo BE	Wie BE.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.125 Sind Sie mit Art. 125 E-StBV einverstanden?

JA (67)

wovon	Bund: 1	Kantone: 24	Übrige Stellen: 42
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
bfu	Grundsätzlich sind wir mit dem Vorschlag einverstanden. Wir geben jedoch Folgendes zu bedenken: Die Formulierung, dass Informationssignale "in der Regel" rechteckig und blau sein sollten, deutet schon die Ausnahmen an. Ausnahmen sind aus psychologischer Sicht eher negativ zu bewerten, da damit Systematiken durchbrochen werden, die man sich besser merken kann als Einzelfälle.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.126 Sind Sie mit Art. 126 E-StBV einverstanden?

JA (63)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 40
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
bfu	Vergleichen Sie betreffend dem Signal «Standort eines Fussgängerstreifens» auch unsere Bemerkungen zu den Fragen 2.11 und 3.90. Aufgrund des Nachweises der Wirksamkeit des Signals "Standort eines Fussgängerstrei- fens" für die Unfallverhütung sollte es für obligatorisch erklärt werden.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
SH	Gemäss einschlägiger Norm dürfen Fussgängerstreifen innerorts nicht unübersichtlich sein. Somit braucht es an diesen Standorten auch kein solches Signal.		
AG	Das Signal G.01 (alt 4.11) soll für jeden Fussgängerstreifen als <u>Pflichtsignal</u> gelten. Aus- genommen wenn unmittelbar nachfolgend der Vortritt für den Fahrzeugverkehr aufgehoben wird, zum Beispiel Kreisel oder einmündende Nebenstrasse). Die Gefahrenstellen mit schweren Unfällen lassen sich so einfach reduzieren. Antrag: Die "50m-Regel" soll abgeschafft werden. (siehe Art. 9)		
Kapo SO	Pflicht soll beibehalten werden. Ist aktiver Beitrag zur Erhöhung Verkehrssicherheit. Siehe schweizerische Verkehrsunfallstatistik 2012. Zunahme an beteiligten Fussgänger.		
Kapo SH	Wie SH.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.127 Sind Sie mit Art. 127 E-StBV einverstanden?

JA (65)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen:
JU	Supprimer le mot « simple » sous les dessins G04 et G05.		
NE	Supprimer le terme "simple" sous les dessins G04 et G05.		
VD	Dans l'annexe 1 de l'OUR sous les figures G 04 et 05 supprimer "simple".		
VS	Supprimer le mot « simple » sous les dessins G04 et G05.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (9)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 8
BAV	Die Signale G04 und G05 „Andreaskreuz“ sind neu lediglich Hinweis- bzw. Informations- signale. Das Andreaskreuz entspricht aber wie z.B. C02 „Kein Vortritt“ einem Gebotssignal. Das Andreaskreuz ist entsprechend seiner Relevanz als Gebotssignal einzustufen. Im Anhang 1 ist bei G04 und G05 auf den Begriffsergänzung „Einfache“ zu verzichten.		
COCRBT	Supprimer le mot « simple » sous les dessins G04 et G05. (VD)		
VöV	Die Signale G04 und G05 „Andreaskreuz“ sind neu lediglich Hinweis- bzw. Informationssignale. Das Andreaskreuz entspricht aber wie z.B. C02 „Kein Vortritt“ einem Gebotssignal. Das Andreaskreuz ist entsprechend seiner Relevanz als Gebotssignal einzustufen.		
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Bahnübergänge ohne Schrankenanlagen, welche lediglich mit einem Andreaskreuz gekennzeichnet sind stellen Sehbehinderte vor unlösbare Probleme. Sie können den Bahnübergang nicht erkennen. Es braucht eine klare Regelung in der entsprechenden (Eisenbahn-)Verordnung welche besagt, dass ausschliesslich mit Andreaskreuz geregelte Bahnübergänge nicht zugelassen werden wo Fussgängerinnen und Fussgänger verkehren, so dass dem BehiG Rechnung getragen wird.		
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.		
	Lichtsignalanlagen (LSA) Für Fussgänger bestimmte LSA sind <i>mindestens mit roten und grünen Lichtern auszustatten</i> (d.h. für Fussgänger keine lediglich rot/gelbe Ampeln oder sogar nur gelb blinkendes Tram o.dgl., wofür kein blindengerechtes Signalpendant existiert). Die beiden dadurch angezeigten Phasen sind nach dem Zweisinnprinzip auch <i>zumindest vibrierend</i> , bei aufgrund der Verkehrsgeräusche schwierig zu interpretierenden komplizierten Kreuzungen und Querungen (z.B. mit Gehrichtungsänderung eines Zebras) auch <i>akustisch zu adaptieren</i> – vgl. dazu die Ergänzungsanträge der Fachstelle.		
Schweiz. Blinden- und	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. Kommunikative Einrichtungen müssen für blinde und sehbehinderte Menschen eindeutig und unmissverständlich wahrgenommen werden können. Regeln zur Kommunikation sind für alle Verkehrsteilnehmer klar zu formulieren.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 10
sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.128 Sind Sie mit Art. 128 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 39
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, NW, AR, SZ, VD, VS, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Schweiz. Städte- verband	Eine Minderheit lehnt diese Bestimmung ab. Insbesondere hält diese Minderheit ein neues Signal Sackgasse, das speziell anzeigen soll, dass das Fahrrad oder zu Fuss Gehende von der Signalisation nicht betroffen sind, nicht für notwendig. Mit den heute vorhandenen Möglichkeiten (Symbolen) könne dies zutreffend und ausreichend angezeigt werden (Fussgänger/Fahrräder möglich).		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 4
Stadt Bern	Zu Abs. 2; Die Stadt Bern hält ein neues Signal Sackgasse, das speziell anzeigen soll, dass das Fahrrad oder zu Fuss Gehende von der Signalisation nicht betroffen sind, nicht für notwendig. Mit den heute vorhandenen Möglichkeiten (Symbolen) kann dies zutreffend und ausreichend angezeigt werden (Fussgänger/Fahrräder möglich).		
BE	Abs. 2: Aufgrund des Textes darf das Signal nur aufgestellt werden, wenn die Fortsetzung als Fuss- und/oder Radweg signalisiert ist. Die Symbole auf dem Signal G.07 sind kräftiger darzustellen. Textvorschlag: „...auf eine Sackgasse hin, an deren Ende die Fussgänger weitergehen resp. die Radfahrer weiterfahren können.		
UR	Das Signal G.07 ist sehr unübersichtlich und nicht leicht zu interpretieren. Wir würden es begrüßen, wenn für die Ausnahmen die Zusatztafel "Ausgenommen Fussgänger und Radfahrer" verwendet würde.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo UR	Das Signal G.07 ist sehr unübersichtlich und nicht leicht zu interpretieren. Wir würden es begrüßen, wenn für die Ausnahmen die Zusatztafel "Ausgenommen Fussgänger und Radfahrer" verwendet würde.		
Kapo ZG	Das Signal G.07 ist sehr unübersichtlich und nicht leicht zu interpretieren. Wir würden es begrüßen, wenn für die Ausnahmen die Zusatztafel "Ausgenommen Fussgänger und Radfahrer" verwendet würde.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil (Das neue Signal (G.07) begrüßen wir explizit), Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.129 Sind Sie mit Art. 129 E-StBV einverstanden?

JA (61)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 39
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, BL, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG,			

JA mit Bemerkung (7)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 4
BE	Abs. 2: Vorschlag: Dem Signal (G.08.1) eine fortlaufende Nummer (G.09) zuzuteilen und die nachfolgenden Signale um eine Nummer nach hinten verschieben. Ein Dazwischensetzen von allfälligen neuen Signalen wird dadurch wesentlich einfacher sein.		
JU	Al. 2 : Remplacer "emprunter" par "circuler"		
ZH	Abs. 1: Verständlichkeit des Signals G08.1 überprüfen.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo ZH	Wie ZH.		
bfu	Absatz 2: Wir befürchten hier ein Potential für Missverständnisse, da dieses Signal selber keine Rechte und Pflichten begründet. Wissen die Lenker, dass nur das Lichtsignal gilt? Wir würden diese Signale nur empfehlen, wenn sie mit dem Lichtsignal zusammen geschaltet werden.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

COCRBT Al. 2 : Remplacer emprunter par circuler

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 12

BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo Winterthur,

3.130 Sind Sie mit Art. 130 E-StBV einverstanden?**JA (68)**

wovon Bund: 1

Kantone: 24

Übrige Stellen: 43

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT,
BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG,

JA mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 13

BAV,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal,
Schweizer Wanderwege, kf, VAE,
Stapo Winterthur,

3.131 Sind Sie mit Art. 131 E-StBV einverstanden?

JA (67)

wovon	Bund: 1	Kantone: 24	Übrige Stellen: 42
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
TCS	Le TCS suggère d'ajouter sur le panneau d'information sur les limites générales de vitesse la limitation de 80 km/h pour les trains routiers respectivement véhicules tractant des remorques (pictogrammes I. 36 et/ou I. 33). Voir également remarques 3.43.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 13
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Kapo BL, Stapo Winterthur,			

3.132 Sind Sie mit Art. 132 E-StBV einverstanden?**JA (67)**

wovon Bund: 1

Kantone: 24

Übrige Stellen: 42

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (2)

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen: 2

bfu | Vergleichen Sie dazu auch unsere Antworten zu den Fragen 2.11 und 3.90.

Public | Wie bfu.

Health
Schweiz**NEIN ()**

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen: 1

SFV | Analog Signal G 13 auch ein Signal für Wohnmotorwagenplatz (I 32)

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 11

BAV,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer
Wanderwege, kf, VAE,

3.133 Sind Sie mit Art. 133 E-StBV einverstanden?

JA (68)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
AG	Das Signal "Radio-Verkehrsinformation" soll die Frequenzen des nationalen und regionalen Radiosenders nennen, über welche Radio-Verkehrsinformationen empfangen werden können.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo Winterthur,			

3.134 Sind Sie mit Art. 134 E-StBV einverstanden?

JA (63)

wovon	Bund: 1	Kantone: 24	Übrige Stellen: 38
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, vif LU, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 4
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.		
bfu	Das in Absatz 2 geregelte Signal Notrufsäulen (G.29) weicht in Form und Farbe stark vom Signal G.24 ab. Wir fordern eine einheitlichere Darstellung.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
Abt. N Bereich VM	Der Begriff „Hektometertafel“ stimmt nicht mit der Anwendung überein. Abgebildet ist eine Kilometertafel mit einer Nachkommastelle (z.B. 24.5 km). Die Bezeichnung für Hektometer wäre richtigerweise 245 Hektometer .		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (16)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 15
BAV, sva FR, Tiefbauamt NW, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH, Kapo NW, Stapo Winterthur,			

3.135 Sind Sie mit Art. 135 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 37
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.		
bfu	Wir begrüßen es, dass Wechseltextanlagen neu auf Verordnungsebene rechtlich verankert werden sollen, da solche Anlagen immer häufiger sind. Die bfu fordert folgende Ergänzung des Art. 135 E-StBV: Art. 135 Anzeige von Ereignissen im Verkehrsablauf und zur Verhütung von Verkehrsunfällen auf Autobahnen und Autostrassen Wechseltextanlagen (G.32) zeigen zeitlich beschränkte Informationen im Zusammenhang mit dem Verkehrsablauf und der Verkehrssicherheit an. Begründung: Gemäss der Richtlinie «Wechseltextanzeigen (WTA)» ist eine Anzeige zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nur unter Punkt 6 "Anzeigen mit ortsspezifischen und allgemeinen Verkehrsinformationen" möglich. Sinnvoll für die Verkehrssicherheit wäre indessen, wenn Unfallpräventionsbotschaften auch unter Punkt 6.5 (Anzeige des Ruhezustands) fallen würden und in Phasen ohne aktuelle Verkehrsmanagementinformationen eingesetzt werden. Heute läuft auf den WTA als «Pausenfüller» die digitale Uhrzeit. Sie kann sich aber als Problem erwiesen, denn sie wird oft falsch interpretiert, zum Beispiel als Wartezeit, Fahrzeit für Umleitungs-Strecke, Länge der Fahrzeit mit der Bahn etc. (Quelle: Verkehrspsychologische Überprüfung der Textinhalte von Wechseltextanzeigen WTA). Konsequenterweise sollten statt der Uhrzeit Informationen über sicheres Verhalten im Strassenverkehr zum Einsatz kommen, sofern keine Anzeigen der Kategorien 4 "Anzeigen des Verkehrsmanagements", 5 "Anzeigen betreffend Verkehrssicherheit" oder Punkt 6.1 - 6.4 aufgeschaltet werden. Zu diesem Zweck sollten Botschaften aus den Unfallpräventionskampagnen verwendet werden, die vom FVS (Fonds für Verkehrssicherheit) und von der bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung) geprüft, finanziert und umgesetzt werden. Mit der Ergänzung der Zweckbestimmung im Verordnungstext Art. 135 wird diesen Überlegungen Rechnung getragen und eine optimalere WTA-Nutzung ermöglicht. Die Nutzung der WTA für die Unfallprävention im Strassenverkehr ist in der EU weit verbreitet und ein anerkanntes Instrument zur Förderung der Verkehrssicherheit.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
BE	Verkehrsmanagementsysteme sind im heutigen Zeitpunkt einzig auf Autobahnen anzutreffen. Der Einsatz von Verkehrsmanagementsystemen ist ein sehr aktuelles Thema		

	und wird in naher Zukunft auch auf das übrige Strassennetz ausgedehnt werden. Deshalb sollen Wechseltextanlagen nicht nur auf Autobahnen und Autostrassen, sondern auch auf dem übrigen Strassennetz zugelassen sein. Antrag: Im Titel zum Art, 135 „... auf Autobahnen und Autostrassen“ streichen.
BL	Der Begriff Wechseltextanzeigen (WTA)" sollte in der neuen Verordnung beibehalten werden. Dieser Begriff wird auch in den VSS-Normen verwendet.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo BL	Wie BL.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 14
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH, Stapo Winterthur,			

3.136 Sind Sie mit Art. 136 E-StBV einverstanden?

JA (61)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 39
TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 6
SG	Abs. 4: Es muss grundsätzlich auf allen Wegweisern möglich sein, eine Beschränkung (z.B. Gewicht) in der Wurzel des Wegweisers anzuzeigen. Die Möglichkeit (Praxis) darf nicht einzig ausschliesslich auf Vorwegweiser und Einspurtafeln beschränkt werden.		
SH	Es muss die Möglichkeit bestehen, nicht nur auf Vorwegweisern und Einspurtafeln Verkehrsbeschränkungen anzugeben.		
AR	Abs. 4: Es muss grundsätzlich auf allen Wegweisern möglich sein, eine Beschränkung (z.B. Gewicht) in der Wurzel des Wegweisers anzuzeigen. Die Möglichkeit (Praxis) darf nicht ausschliesslich auf Vorwegweiser und Einspurtafeln beschränkt werden (Kampf dem Tafelwald).		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Kapo SG	Abs. 4: Es muss grundsätzlich auf allen Wegweisern möglich sein, eine Beschränkung (z.B. Gewicht) in der Wurzel des Wegweisers anzuzeigen. Die Möglichkeit (Praxis) darf nicht ausschliesslich auf Vorwegweiser und Einspurtafeln beschränkt werden (Kampf dem Tafelwald).		
Kapo SH	Wie SH.		
Stapo Chur	Abs. 4: Es muss grundsätzlich auf allen Wegweisern möglich sein, eine Beschränkung (z.B. Gewicht) in der Wurzel des Wegweisers anzuzeigen. Die Möglichkeit (Praxis) darf nicht ausschliesslich auf Vorwegweiser und Einspurtafeln beschränkt werden (Kampf dem Tafelwald).		
Stapo SG	Abs. 4: Es muss grundsätzlich auf allen Wegweisern möglich sein, eine Beschränkung (z.B. Gewicht) in der Wurzel des Wegweisers anzuzeigen. Die Möglichkeit (Praxis) darf nicht ausschliesslich auf Vorwegweiser und Einspurtafeln beschränkt werden (Kampf dem Tafelwald).		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.137 Sind Sie mit Art. 137 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 37
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4
SH	Dieses Signal ist aus unserer Sicht unnötig, zumal sich ein ortsunkundiger Verkehrsteilnehmer nicht dran orientieren kann (unübersichtlich).		
Kapo SH	Wie SH.		
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.		
bfu	Die Entfernungstafel auf Autobahnen und Autostrassen sollte höchstens 3 Fernziele nennen. 5 genannte Ziele sind definitiv zu viel – ausser wenn man sehr viel Zeit zum Schauen hat.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (17)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 15
BAV, AR, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Kapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo SG,			

3.138 Sind Sie mit Art. 138 E-StBV einverstanden?

JA (61)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 38
SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
TG	Grundsätzlich sind wir mit Art. 138 E-StBV einverstanden. Jedoch sollte auch ein Wegweiser zu Gebieten oder Einrichtungen (z.B. zu Industrie und Gewerbegebieten) mit entsprechender Bezeichnung (H...) geschaffen werden. Dies würde die Kommunikation erleichtern.		
Kapo GR	Abs. 1: Die Art der Verkehrsmittel soll mit entsprechenden Symbolen der öffentlichen Verkehrsmittel angezeigt werden! (Das „+“ kann nicht interpretiert werden)		
FREC	Il serait judicieux d'ajouter les destinations indiquées au moyen des pictogrammes centre-ville, gare, port, aéroport et de les ajouter également dans l'annexe.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
SFV	Siehe 3.132		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (17)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 15
BAV, AR, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Kapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo SG,			

3.139 Sind Sie mit Art. 139 E-StBV einverstanden?

JA (53)

wovon	Bund: 1	Kantone: 17	Übrige Stellen: 35
TG, OW, GL, SO, TI, JU, SH, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 2
BS	Für die Beschriftung gelten die Vorgaben des ASTRA, welche in der E- BSSV geregelt sind.		
BL	a) Das Signet "Industrie- und Gewerbezone" zeigt Hochkamine und einen Shedbau. Für eine reine Gewerbezone ist dieses Signet "verpönt"; von verschiedenen Kantonen (auch BL) wird in diesen Fällen dasselbe Signet jedoch ohne die beiden Hochkamine erfolgreich verwendet. Daher wird empfohlen, auch diese Version in die neue StBV aufzunehmen. b) Bei der Höhenangabe im Signal "Passhöhe" sollte "m.ü.M." stehen, damit es keine Distanzangabe wie bei den Signalen H.10 (Ankündigung AB-Ausfahrt) und H.11 (Vorwegweiser) ist.		
LU	Es ist zu prüfen, ob im Rahmen von Abs. 3 nicht auch die weit verbreiteten Wegweiser für Restaurants geregelt werden sollten.		
Kapo BS	Wie BS.		
vif LU	139 Abs. 3: Ergänzen mit: und Restaurants, die die Voraussetzungen der Anwendungsbestimmungen erfüllen. Die Wegweisung für Restaurants ist bis jetzt nicht geregelt. Dies führt zu sehr vielen Phantasie-Wegweisungen. Zudem gibt es immer mehr „Besenbeizen, Partyräume, etc. Mit einer Regelung analog dem Hotelwegweiser kann dieser Erscheinung Einhalt geboten werden.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Kapo GR,			

NEIN mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 3
SG	Abs. 1: Industrie- und Gewerbegebiete sollen wegen der besseren Wahrnehmbarkeit weiterhin mit einem «Nebenstrassenwegweiser» signalisiert und mit dem Symbol 1.24 angezeigt werden. Betriebswegweiser sollen ausschliesslich für einzelne Betriebe verwendet werden.		
BE	Abs. 2: Es ist nicht nachvollziehbar, wieso von „grossen“ Wegweisern gesprochen wird. Das Format wird in den technischen Normen beschrieben. Wichtig ist der Hinweis auf das Aussehen (dunkelbrauner Grund). Im Weiteren sind Wegweiser nicht zur „Ankündigung“ von Zielen vorgesehen. Sie sollen einzig die Richtung zum Auffinden des Ziels anzeigen. Im Weiteren widerspricht der Artikel der VSS-Norm 640 827c, Kapitel C, Punkt 10. Gemäss dieser Norm können touristische Wegweiser auch einen weissen Hintergrund haben. Vorschlag: - „Grosse ...“ und „... oder kündigen diese an.“ streichen. - Die erwähnte VSS-Norm überarbeiten lassen und nur noch dunkelbraun als Hintergrundfarbe verwenden. Abs. 3: Auch in diesem Absatz ist die Grösse nicht massgebend. Wichtig ist der Hinweis auf das Aussehen (hellbrauner Grund). Vorschlag: „Kleine ...“ streichen.		
ZH	Abs. 4: Es besteht Verwechslungsgefahr mit dem Signal Ortsbeginn. Um dies zu vermeiden, könnte eventuell eine andere Grundfarbe gewählt werden. Der Passname könnte um "Passhöhe" und "Höhe über Meer" erhöht werden.		
Kapo BE	Wie BE.		

Kapo SG	Abs. 1: Industrie- und Gewerbegebiete sollen mit einem Betriebswegweiser angezeigt werden. Dies steht im Widerspruch zur geltenden Praxis, wonach heute ganze Gebiete mit einem "Nebenstrassenwegweiser" signalisiert und mit dem Symbol 1.24 angezeigt werden (bessere Wahrnehmbarkeit). Betriebswegweiser sind ausschliesslich für einzelne Betriebe zu verwenden.
Kapo ZH	Wie ZH.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (17)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 15
BAV, AR, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Kapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo SG,			

3.140 Sind Sie mit Art. 140 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 38
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
BE	Wir gehen davon aus, dass im Absatz 2 dieser Bestimmung ebenfalls die „empfohlene“ Strecke gemeint ist. Wir beantragen eine entsprechende Ergänzung in Absatz 2: ...zeigen empfohlene Strecken“		
Kapo BE	Wie BE.		
Stiftung Schweiz Mobil	Verschiedene Angebote des Langsamverkehrs für Freizeit und Erholung werden mit dieser Regelung nicht erfasst (z.B. Trottinets, Mountainbike-Downhill). Dies führt dazu, dass verschiedene Tourismusregionen eigene Wegweisungen entwickeln. Um diese Entwicklung in beherrschbare Bahnen zu lenken wäre es zweckmässig, eine Mehrzweck-Wegweisung zu schaffen, die solche sinnvollen Freizeitangebote erlaubt, jedoch nicht auf der Basis der «roten» Wegweisung, sondern z.B. mit einer weissen Grundfarbe, ohne Mobilitätssymbol und damit im Rahmen des Routenfeldes für verschiedene Ansprüche nutzbar. Antrag: Schaffung einer weissen Mehrzweck-Wegweisung ohne Mobilitätspiktogramm.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
AG	Abs. 2 In Absatz 1 ist richtig und kohärent mit den Ausführungen unter Konkordanztafel I festgehalten, dass die "empfohlene" Strecke angezeigt wird. Leider wurde in Abs. 2 eine andere Formulierung gewählt, die folgende Fragen aufwerfen könnte: Müssen diese Strecken von Führerinnen und Führern der entsprechenden Fahrzeuge zwingend gewählt werden? Gilt auf diese Strecken ein Exklusivstrecken für die entsprechend Fahrzeuge an? Antrag: "Wegweiser mit rotem Grund und einem entsprechenden Symbol zeigen die für Fahrräder, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte empfohlene Strecke an".		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (18)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 16
BAV, AR, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Kapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

3.141 Sind Sie mit Art. 141 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 38
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
Stiftung Schweiz Mobil	Zahlreiche Wege für Freizeit und Erholung verlaufen zweckmässigerweise nicht oder nicht immer über Wanderwege (z.B. Hindernisfreie Wege, Spazierwege etc.). Ausserdem haben Wanderwege im Umfeld von Agglomerationen oft einen sehr hohen Teeranteil. Es wäre deshalb zweckmässig, eine Mehrzweck-Wegweisung zu schaffen, die solche sinnvollen Freizeitangebote erlaubt, jedoch nicht auf der Basis der Wanderwegweisung, sondern z.B. mit einer weissen Grundfarbe, ohne Mobilitätssymbol und damit im Rahmen des Routenfeldes für verschiedene Ansprüche nutzbar. Antrag: Schaffung einer weissen Mehrzweck-Wegweisung ohne Mobilitätspiktogramm.		
	Frage: Die Farbe der Wegweiser für Winterwanderwege wird mit Violett beschrieben. Ist sie nicht eher Pink?		
Schweizer Wanderwege	<i>Art. 141 Wegweiser zur Anzeige des Wanderwegnetzes</i> <i>Wegweiser zur Anzeige des Wanderwegnetzes nach dem Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege mit gelbem, blauem oder violettem Grund zeigen die Richtung von Wanderwegen (H.44), Bergwanderwegen (H.45), Alpinwanderwegen (H.46) oder Winterwanderwegen (H.47).</i> Bemerkungen: Die Aufnahme von Wanderwegen, Bergwanderwegen und Alpinwanderwegen in die E-StBV wird sehr begrüsst. Dadurch werden neu auch die Wegweiser zur Anzeige des Wanderwegnetzes gemäss FWG den Schutz von Signalen (Art. 98 SVG) geniessen. Aufgrund unserer Erfahrung wäre es wünschbar, neben den Erwähnten auch die Spazierwege im Artikel 141 aufzunehmen. Betreffend Aufnahme von Winterwanderwegen im Artikel 141 sind wir der Meinung, dass diese aufgrund der sich jährlich verändernden Routenverläufe nur die Anforderungen des FWG, welche die Signalisation betreffen, erfüllen sollten. Antrag: Art. 141 ¹ Wegweiser zur Anzeige des Wanderwegnetzes nach dem Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege mit gelbem, blauem oder weissem violettem Grund zeigen die Richtung von Wanderwegen (H.44), Bergwanderwegen (H.45), Alpinwanderwegen (H.46) oder Spazierwegen (Hxx). ² Wegweiser mit violettem Grund zur Anzeige von Winterwanderwegen (H.47). Begründung: Wanderwegnetze verlaufen in der Regel ausserorts und dienen vorwiegend der Erholung. Diese sollen bestimmte Qualitätskriterien erfüllen (Sicherheit, freie Begehbarkeit, geeignete Oberfläche, Attraktivität etc.) und werden in kantonalen Plänen behördenverbindlich festgelegt. Daneben bestehen wachsende Bedürfnisse zur Signalisation verwandter wandernahe Angebote, wie Spazier- oder Laufwege (hier als <u>Spazierwege</u> bezeichnet). Diese Wege dienen, wie Wanderwege, der Erholung. Sie weisen aber zum Teil andere Merkmale auf und dürfen gemäss SN 640 829a nicht gelb signalisiert werden. Durch ihren Verlauf an der Grenze von besiedelten und nicht besiedelten Gebieten können Spazierwege, wenn koordiniert geplant, eine willkommene und sinnvolle Ergänzung zu den Wanderwegen für bestimmte Zielgruppen und Situationen darstellen. Mit den Empfehlungen «Wandernahe Angebote» haben die Schweizer Wanderwege zu-		

	sammen mit den betroffenen Partnerorganisationen einen Vorschlag ausgearbeitet, wie diese Wege analog den Wanderwegen signalisiert werden können. Heute halten sich aber nur einzelne Anbieter an diesen Empfehlungen. Verschiedene Anbieter stellen unterschiedlich signalisierte Angebote auf, die mit den behördenverbindlichen Wanderwegen teilweise in Konflikt (z. B. betreffend Linienführung, Signalisation) stehen. Eine Aufnahme der Spazierwege im E-StBV wird sicherstellen, dass nur untereinander abgestimmte Angebote geplant und signalisiert werden. Die <u>Winterwanderwege</u> werden nur in bestimmten Situationen angelegt – insbesondere schneebedeckter Untergrund – die von Jahr zu Jahr stark ändern können. Ihr Verlauf ist weiter wie z. B. bei Schneeschuhrouten auf bestehende, gebaute Wege nicht angewiesen und kann stark davon abweichen, ohne dass damit Konflikte oder Probleme entstehend würden. Die Aufnahme der Winterwanderwege in die E-StBV würde zu einer Anwendung der Bestimmungen des FWG auch für diese „Wege“ führen. Wir erachten diese Bestimmungen als teilweise ungeeignet in Bezug auf Winterwanderwege und unter den erwähnten Bedingungen als nicht sinnvoll und nicht einfach anwendbar. Aus diesen Gründen sollte auf eine Aufnahme der Winterwanderwege in die E-StBV verzichtet werden. Grundsätzlich begrüßen wir aber eine einheitliche Signalisation der Winterwanderwege – auf die Wanderwege abgestimmt – und die Berücksichtigung von minimalen Sicherheitsbestimmungen bei deren Anlegung. Wir sind aber der Meinung, dass dies auch mit Hilfe eines anderen Instruments wie z. B. einer Normierung erfolgen könnte.

NEIN ()			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)			
wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
BE	Erstmals werden Wegweiser für Fussgänger in die Verordnung aufgenommen. Grundsätzlich fehlen jedoch die „normalen“ Wegweiser für Fussgänger, wie sie in der touristischen Norm der VSS vorgesehen sind. Diese Wegweiser haben eine schwarze Schrift auf weissem Grund und weisen eine Grösse von 40 x 15 cm auf. Sie sind vorgesehen für die Signalisation von Spazierwegen und müssen sich von den Wanderwegweisern unterscheiden. Vorschlag: Neuer Artikel. Aufnahme der weiss/schwarzen Wegweiser für Fussgänger in die Wegweiserpalette, allenfalls zur Abgrenzung zu den Wegweisern auf Nebenstrassen mit einem Fussgängersymbol in der Wegweiser-Wurzel. Wegweisungskonzepte für Fussgänger sollen dabei aber von der Farbe, der Form und den Abmessungen her frei gestaltbar sein.		
VS	A supprimer car les chemins de randonnées ne font pas partie de la circulation routière.		
Kapo BE	Wie BE.		
Schweizer Wanderwege	Wie Ja mit Bemerkung.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (17)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 15
BAV, AR, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Centre Patronal, kf, VAE, Kapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

3.142 Sind Sie mit Art. 142 E-StBV einverstanden?

JA (64)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 40
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (18)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 16
BAV, AR, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Kapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo SG,			

3.143 Sind Sie mit Art. 143 E-StBV einverstanden?

JA (57)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 36
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, SZ, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
JU	A supprimer		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 4
NE	A supprimer. Ne concerne pas la circulation routière.		
VS	A supprimer		
COCRBT	A supprimer		
Kapo GR	Strassennamen sollen <u>nur</u> auf kleinen Schildern angezeigt werden können.		
Kapo SG	Die Strassennamen sind mit kleinen Schildern anzuzeigen. Das Wort "können" ist durch "sind" zu ersetzen (Vermeidung von Überbedeutung).		
SSR	Es fehlt der Hinweis, dass die Schilder immer parallel zur Strassenachse montiert sein sollten und nicht wie die Ortsbeginn- und -endetafeln quer zur Strassenachse; ein gemeindeweises Durcheinander ist für Ortsfremde nicht höflich.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (19)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 17
BAV, AR, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Kapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

3.144 Sind Sie mit Art. 144 E-StBV einverstanden?**JA (68)**

wovon Bund: 1

Kantone: 24

Übrige Stellen: 43

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT,
BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG,

JA mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 13

BAV,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal,
Schweizer Wanderwege, kf, VAE,
Stapo Winterthur,

3.145 Sind Sie mit Art. 145 E-StBV einverstanden?

JA (59)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 36
TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, SZ, VD, VS, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, Schweizer Wanderwege, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
Schweiz. Städteverband	Eine Minderheit lehnt diese Bestimmung ab. Insbesondere abgelehnt wird die Aussage im Absatz 1, wonach «signalergänzende Angaben auf einer Zusatztafel unter dem Signal angebracht werden müssen». Heute sei es gängige Praxis, dass die Zusatztexte direkt auf der gleichen Signaltafel wie das Signalbild aufgedruckt werden. Mit der Änderung müssten z.B. in der Stadt Bern rund 1200 Signale angepasst werden. Dadurch würden Kosten von schätzungsweise 1,1 Mio. Franken anfallen.		
Kapo TG	Abs. 1: Es muss auch möglich sein, Zusätze zum Signal innerhalb des Signalbildes anzubringen. Heute werden vielfach rechteckige und ganzflächige Signaltafeln verwendet.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 6
SG	Abs. 1: Es muss möglich sein, Zusätze zum Signal innerhalb des Signalbildes anzubringen. Heute werden vielfach rechteckige und ganzflächige Signaltafeln verwendet.		
AR	Abs. 1: Es muss möglich sein, Zusätze zum Signal innerhalb des Signalbildes anzubringen. Heute werden vielfach rechteckige und ganzflächige Signaltafeln verwendet.		
Stadt Bern	Die Stadt Bern lehnt die Aussage im Absatz 1 ab, wonach „signalergänzende Angaben auf einer Zusatztafel unter dem Signal angebracht werden müssen“. Heute ist gängige Praxis, dass die Zusatztexte direkt auf der gleichen Signaltafel wie das Signalbild aufgedruckt werden. In der Stadt Bern müssten rund 1200 Signale angepasst werden, wenn die neue Vorgabe Rechtskraft erhielte. Dadurch würden Kosten von schätzungsweise 1,1 Mio. Franken anfallen.		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Kapo SG	Abs. 1: Es muss möglich sein, Zusätze zum Signal innerhalb des Signalbildes anzubringen. Heute werden vielfach rechteckige und ganzflächige Signaltafeln verwendet.		
Stapo Chur	Abs. 1: Es muss möglich sein, Zusätze zum Signal innerhalb des Signalbildes anzubringen. Heute werden vielfach rechteckige und ganzflächige Signaltafeln verwendet.		
Stapo SG	Abs. 1: Es muss möglich sein, Zusätze zum Signal innerhalb des Signalbildes anzubringen. Heute werden vielfach rechteckige und ganzflächige Signaltafeln verwendet.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, SFV, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, kf, VAE,			

3.146 Sind Sie mit Art. 146 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 40
TG, SG, OW, GL, SO, TI, JU, BL, ZH, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
vif LU	1c: Sind Wiederholungstafeln nötig? Welchen Vorteil hat der Verkehrsteilnehmer, wenn er weiss, dass eine Signalisation bereits vorher gegolten hat? Vorschlag: Wiederholungstafeln ersatzlos streichen.		
Schweizer Wanderwege	Art. 146 Angaben zum Geltungsbereich von Signalen im Allgemeinen ⁴ Das Symbol «Fahrrad» (I.42) auf einer Zusatztafel umfasst Fahrräder und Motorfahräder mit ausgeschaltetem Motor. Bemerkungen: Antrag: Abs. 4 Das Symbol «Fahrrad» (I.42) auf einer Zusatztafel umfasst Fahrräder und Leicht-Motorfahräder . Begründung: Sollten die nach der laufenden Revision der VTS Leicht-Mofas mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h wie Velos behandelt werden, dann sind die entsprechenden E-StBV Bestimmungen anzupassen. Es ist dafür zu sorgen, dass neben den leichten keine weiteren Motorfahräder auf Wanderwegen fahren dürfen.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (17)

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 12
BS	In Absatz 1 a muss auch die Richtungstafel (I.07) erwähnt werden, um auf Gefahrenstellen aufmerksam zu machen, welche unmittelbar folgen und damit nicht mit einer Entfernung angegeben werden kann.		
BE	Abs. 4: Gemäss Vorschlag umfasst das Symbol „Fahrrad“ Fahrräder und Motorfahräder mit ausgeschaltetem Motor. Auch hier fehlt eine klare Regelung, was für Motorfahräder mit Elektroantrieb zu gelten hat, falls vorwiegend das Kriterium der Lärmimmission eine Rolle spielen sollte. Wir verwiesen diesbezüglich auch auf unsere Ausführungen unter Ziffer 3.102. Antrag: Nochmalige Prüfung		
SH	Abs 4: Ergänzung Verbrennungsmotor. Zumal es keinen Sinn macht, den E-Bikes die Durchfahrt zu verbieten.		
LU	Die Wiederholungstafel (Abs. 1c) sollte nur äusserst zurückhaltend eingesetzt werden, was aus der Bestimmung ausdrücklich hervorgehen sollte ("ausnahmsweise" oder "in besonderen Fällen").		
AG	Abs. 4 Gemäss Vorschlag umfasst das Symbol "Fahrrad" Fahrräder und Motorfahräder mit ausgeschaltetem Motor. Frage: Was gilt für Motorfahräder mit Elektroantrieb? Wir verwiesen auch auf unsere Ausführungen unter Ziffer 3.102. Antrag: Nochmalige Prüfung		
Grüne	Das Symbol "Fahrrad" wird in der Regel dort eingesetzt, wo Velos von einem Verbot ausgenommen werden sollen, weil von ihnen wenig Gefahr und keine Störung durch Lärm und Abgase ausgehen. Unter diesem Aspekt gehören auch die sogenannt "langsamen" Leicht-Motorfahräder dazu. Sie fahren nicht schneller als motorlose Velos und werden		

	zudem oft von schwächeren oder behinderten Menschen gefahren. Sie sollen den Motor nicht abstellen müssen. Eine Gleichstellung der Leicht-Motorfahrräder mit den Fahrrädern scheint daher nötig: <i>Art. 146, Abs. 4: „Das Symbol «Fahrrad» (I.42) auf einer Zusatztafel umfasst Fahrräder, Leicht-Motorfahrräder sowie (neu) Motorfahrräder mit ausgeschaltetem Motor.“</i>
SP Schweiz	Wir unterstützen die Stellungnahme von Pro Velo.
Kapo BE	Wie BE.
Kapo BS	Wie BS.
Kapo SH	Wie SH.
Pro Velo Schweiz	Abs. 4: Das Symbol "Fahrrad" wird in der Regel dort eingesetzt, wo Velos von einem Verbot ausgenommen werden sollen, weil von ihnen wenig Gefahr und keine Störung durch Lärm und Abgase ausgehen. Unter diesem Aspekt gehören auch die sogenannten "langsamen" Leicht-Motorfahrräder hinzu. Sie fahren nicht schneller als motorlose Velos und werden zudem oft von schwächeren oder behinderten Menschen gefahren. Sie sollen den Motor <u>nicht</u> abstellen müssen. Eine Gleichstellung der Leicht-Motorfahrräder mit den Fahrrädern scheint uns daher nötig. Vgl. auch zu Art. 102 und 149. Wir beantragen folgende Umformulierung: "4 Das Symbol (...) Fahrräder, Leicht-Motorfahrräder sowie Motorfahrräder mit ausgeschaltetem Motor."
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.
Fussverkehr Schweiz	Abs. 4 Der Zusatz mit „ausgeschaltetem Motor“ soll gestrichen werden. <i>„Das Symbol «Fahrrad» (I.42) auf einer Zusatztafel umfasst nur Fahrräder und Motorfahrräder mit ausgeschaltetem Motor. Motorfahrräder dürfen auch mit ausgeschaltetem Motor nicht fahrend verkehren.</i> Begründung Das Symbol «Fahrrad» auf der Signaltafel C.16 (Radweg) ist identisch mit dem Symbol I.42 auf der Zusatztafel. Gemäss StBV hat das Symbol als Signal und als Zusatztafel eine unterschiedliche Bedeutung. Die Signaltafel erlaubt das Befahren mit Motorfahrrädern, ja verordnet sogar eine Benutzungspflicht für Motorfahrräder. Als Zusatztafel sind nur Fahrräder und Motorfahrräder mit „ausgeschaltetem Motor“ zugelassen. Dies entspricht zwar der heutigen Regelung. Doch diese ist unbefriedigend und zunehmend problematisch. Bisher hatte die Bestimmung „mit ausgeschaltetem Motor“ keine grosse Bedeutung, da benzinbetriebene Motorfahrräder kaum ohne Motorunterstützung gefahren werden. Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektrovelos ist die Bestimmung betreffend „ausgeschaltetem Motor“ aber unter einer neuen Optik zu betrachten. Ob ein Elektrovelo den Motor zugeschaltet hat oder nicht, lässt sich im Fahrzustand nur schwer nachweisen und wenn es hält noch weniger. In der Praxis werden damit alle Elektrovelos (auch diejenigen über 250 W Leistung) auf Flächen verkehren, welche mit der Zusatztafel mit Symbol I.42 bezeichnet sind. Eine polizeiliche Kontrolle ist kaum möglich. Elektrofahräder weisen aber ein deutlich höheres Gefährdungspotenzial auf, da sie deutlich schwerer und schneller unterwegs sind. Die Kumulation dieser beiden Faktoren macht die Elektrofahräder auf Fussgängerflächen zu einem Verkehrssicherheitsrisiko. Sie sollen daher von diesen Flächen ferngehalten werden. Das Schieben von Mofas und Elektrovelos ist jederzeit möglich.
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 4: Das Symbol "Fahrrad" wird in der Regel dort eingesetzt, wo Velos von einem Verbot ausgenommen werden sollen, weil von ihnen wenig Gefahr und keine Störung durch Lärm und Abgase ausgehen. Unter diesem Aspekt gehören auch die sogenannten "langsamen" Leicht-Motorfahrräder hinzu. Sie fahren nicht schneller als motorlose Velos und werden zudem oft von schwächeren oder behinderten Menschen gefahren. Eine Gleichstellung der Leicht-Motorfahrräder mit den Fahrrädern scheint uns daher zweckmässig. Wir beantragen folgende Umformulierung: "4 Das Symbol (...) Fahrräder, Leicht-Motorfahrräder und Motorfahrräder mit ausgeschaltetem Motor."
Schweizer Wandwege	Wie Ja mit Bemerkung.
Abt. N Bereich LV	Abs. 4 Ändern: Das Symbol «Fahrrad» auf einer Zusatztafel umfasst Fahrräder und Leicht-Motorfahrräder. Ausserdem die übrigen Motorfahrräder, wenn sie den Motor ausgeschaltet haben. Begründung: Nach der laufenden Revision der VTS sollen Leicht-Mofas mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h ohne Ausnahmen wie Velos behandelt werden.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (7)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 6

BAV,
sva FR,
asa, VöV, Centre Patronal, kf, VAE,

3.147 Sind Sie mit Art. 147 E-StBV einverstanden?**JA (70)**

wovon Bund: 1

Kantone: 24

Übrige Stellen: 45

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS,
SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 11

BAV,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.148 Sind Sie mit Art. 148 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 40
TG, SG, OW, GL, SO, BE, TI, JU, BL, ZH, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3
Kapo BS	Es ist jedoch anzumerken, dass der Begriff „Zubringerdienst“ schwierig zu handhaben ist. Es ist zu prüfen, ob dieser Begriff einschränkender zu definieren ist.		
vif LU	Bei Mass- und Gewichtsbeschränkungen gibt es keine Ausnahmen „Zubringerdienst gestattet“. Wenn eine Unterführung eine Höhe von 3.00 m hat, darf dann der Zubringer mit 4.00 m durchfahren? Oder bei einer Gewichtsbeschränkung von 15 Tonnen, darf dann der Zubringer mit 40 Tonnen über eine Brücke fahren?		
Schweiz. Städteverband	Eine Minderheit lehnt diese Bestimmung aus Kostengründen ab. So müssten z.B. durch diese Umsignalisation in der Stadt Bern ca. 300 Zusatztexte, auch bei Wechselsignalen, ausgewechselt werden. Dies hätte Ausgaben von ca. 140'000 Franken zur Folge.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 3
BS	Es ist jedoch anzumerken, dass der Begriff „Zubringerdienst“ schwierig zu handhaben ist. Es ist zu prüfen, ob dieser Begriff einschränkender zu definieren ist.		
SH	Abs. 1: Es besteht nun endlich die Möglichkeit, eine genaue Definition „Zubringerdienst gestattet“ zu formulieren. In der Praxis bestehen immer Unklarheiten bezüglich Vollzug.		
LU	Die sprachlichen Unterschiede sollten bei dieser generellen Revision behoben werden! Zudem könnte missverständlich sein, wenn die Zusatztafeln auch zu Mass- und Gewichtsbeschränkungen angebracht werden können. Es dürfte kaum die Absicht sein, dass ein 40-Tonnen-Fahrzeug als Zubringer über eine für 5 Tonnen zugelassene Brücke fährt, auf der ein allgemeines Fahrverbot gilt.		
Stadt Bern	Durch diese Umsignalisation müssten ca. 300 Zusatztexte, auch bei Wechselsignalen, ausgewechselt werden. Dies hätte für die Stadt Bern Ausgaben von ca. 140'000 Franken zur Folge.		
Kapo BS	Wie BS.		
Kapo SH	Wie SH.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.149 Sind Sie mit Art. 149 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 40
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
bfu	Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist eine Aufhebung bzw. Lockerung des Grundsatzes der Verkehrstrennung vor allem dann vertretbar, wenn Verkehrsteilnehmer insbesondere ähnliche Geschwindigkeiten und Massen haben.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
BS, Kapo BS,			

NEIN mit Bemerkung (21)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 18
BE	Abs. 2: Das Ende der Berechtigung muss immer signalisiert werden, insofern das Trottoir weiterführt. Textvorschlag: „...Das Ende der Berechtigung wird dadurch angezeigt,...“ Motorfahräder mit Elektromotor sind nicht erwähnt bzw. klar geregelt. Wir verweisen auf unsere Ausführungen unter den Ziffern 3.102 und 3.146 und beantragen eine nochmalige Prüfung dieses Artikels.		
ZH	Abs. 3: Alte Regelung beibehalten. Bei Radwegen auf linker Seite ist die Benützungspflicht gem. Art. 64 Abs. 4 lit. a SSV zu signalisieren.		
AG	Die möglichen Ausnahmen sollten im Art. 117 "Busfahrbahn" direkt erwähnt werden! Abs. 2 Motorfahräder mit Elektromotor sind nicht erwähnt. Wir verweisen auf unsere Ausführungen unter den Ziffern 3.102 und 3.146 Antrag: Nochmalige Prüfung		
Grüne	Analog zu den Bemerkungen zu Art. 146 Abs. 4 sowie Art. 102 ist nicht ersichtlich, weshalb die "langsamen" Elektrovelos (Leicht-Motorfahräder) nicht gemeinsame Flächen befahren dürfen sollen. Punkto Gefährdung und Belästigung unterscheiden sich diese nicht von den motorlosen Velos und werden zudem oft von schwächeren oder behinderten Menschen gefahren. Sie sollen den Motor nicht abstellen müssen: <i>Art. 149, Abs. 2: Die Zusatztafel «Fahräder gestattet» zum Signal «Fussweg» (C.17) gestattet Fahrädern, <u>Leicht-Motorfahrädern</u> (neu) sowie Motorfahrädern mit ausgeschaltetem Motor die Mitbenützung eines Trottoirs. (...)</i> “		
SP Schweiz	Wir unterstützen die Stellungnahme von Pro Velo.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo ZH	Wie ZH.		
Pro Velo Schweiz	Abs. 1 begrüssen wir ausdrücklich. Abs. 2: Analog zu unseren Bemerkungen zu Art. 146 Abs. 4 E-StBV und Art. 102 sehen wir nicht ein, weshalb die "langsamen" Elektrovelos (Leicht-Motorfahräder) nicht gemeinsame		

	Flächen befahren dürfen sollen. Punkto Gefährdung und Belästigung unterscheiden sich diese nicht von den motorlosen Velos und werden zudem oft von schwächeren oder behinderten Menschen gefahren. Sie sollen den Motor nicht abstellen müssen. Wir beantragen folgende Umformulierung: "2 Die Zusatztafel (...) gestattet Fahrrädern, Leicht-Motorfahrrädern sowie Motorfahrrädern mit ausgeschaltetem Motor die Mitbenützung eines Trottoirs."
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.
Fussverkehr Schweiz	Abs. 2 Der Zusatz mit „ausgeschaltetem Motor“ soll gestrichen werden. Begründung Das Symbol «Fahrrad» auf der Signaltafel C.16 (Radweg) ist identisch mit dem Symbol I.42 auf der Zusatztafel. Gemäss StBV hat das Symbol als Signal und als Zusatztafel eine unterschiedliche Bedeutung. Die Signaltafel erlaubt das Befahren mit Motorfahrrädern, ja verordnet sogar eine Benutzungspflicht für Motorfahrräder. Als Zusatztafel sind nur Fahrräder und Motorfahrräder mit „ausgeschaltetem Motor“ zugelassen. Dies entspricht zwar der heutigen Regelung. Doch diese ist unbefriedigend und zunehmend problematisch. Bisher hatte die Bestimmung „mit ausgeschaltetem Motor“ keine grosse Bedeutung, da benzinbetriebene Motorfahrräder kaum ohne Motorunterstützung gefahren werden. Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektrovelos ist die Bestimmung betreffend „ausgeschaltetem Motor“ aber unter einer neuen Optik zu betrachten. Ob ein Elektrovelo den Motor zugeschaltet hat oder nicht, lässt sich im Fahrzustand nur schwer nachweisen und wenn es hält noch weniger. In der Praxis werden damit alle Elektrovelos (auch diejenigen über 250 W Leistung) auf Flächen verkehren, welche mit der Zusatztafel mit Symbol I.42 bezeichnet sind. Eine polizeiliche Kontrolle ist kaum möglich. Elektrofahräder weisen aber ein deutlich höheres Gefährdungspotenzial auf, da sie deutlich schwerer und schneller unterwegs sind. Die Kumulation dieser beiden Faktoren macht die Elektrofahräder auf Fussgängerflächen zu einem Verkehrssicherheitsrisiko. Sie sollen daher von diesen Flächen ferngehalten werden. Das Schieben von Mofas und Elektrovelos ist jederzeit möglich.
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 2: Analog zu unseren Bemerkungen zu Art. 146 Abs. 4 E-StBV sehen wir nicht ein, weshalb die "langsamen" Elektrovelos (Leicht-Motorfahrräder) nicht gemeinsame Flächen befahren dürfen sollen. Punkto Gefährdung und Belästigung unterscheiden sich diese nicht von den motorlosen Velos. Wir beantragen folgende Umformulierung: "2 Die Zusatztafel (...) gestattet Fahrrädern, Leicht-Motorfahrrädern und Motorfahrrädern mit ausgeschaltetem Motor die Mitbenützung eines Trottoirs."
Schweizer Wandwege	<i>Art. 149 Angaben zum Geltungsbereich der Signale für Fuss-, Rad- und Reitwege sowie des Signals «Busfahrbahn»</i> ² Die Zusatztafel «Fahrräder gestattet» zum Signal «Fussweg» (C.17) gestattet Fahrrädern sowie Motorfahrrädern mit ausgeschaltetem Motor die Mitbenützung eines Trottoirs. Die Führerinnen und Führer müssen auf die Fussgängerinnen und Fussgänger Rücksicht nehmen und ihnen den Vortritt gewähren. Das Ende der Berechtigung kann dadurch angezeigt sein, dass die Zusatztafel «Fahrräder gestattet » mit drei schwarzen Diagonalstrichen von links unten nach rechts oben durchgestrichen ist. Bemerkungen: Antrag: Abs. 2 Die Zusatztafel «Fahrräder gestattet» zum Signal «Fussweg» (C.17) gestattet Fahrrädern, Leicht-Motorfahrrädern sowie Motorfahrrädern mit ausgeschaltetem Motor die Mitbenützung eines Trottoirs. Begründung: Siehe Art. 146 E-StBV.
SSR	Zusammenfassend für die ganze StBV bleibt wegen der technischen Entwicklung eine unklare Abgrenzung zwischen Fussgängern, Rollschuhfahrern Inlineskatern, Radfahrern mit oder ohne technische motorische Unterstützung, Motorfahrrädern mit abgestelltem Motor (wie häufig gibt es das?), Motorrädern usw. sowie im Verkehr mit Tieren, die eine flexiblere und einfachere Einteilung erforderte.
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag Die Auswirkungen dieser neuen Regelung sind zu überprüfen und gegebenenfalls eine spätere Korrektur vorzunehmen. Möglich wäre, dass die Auswertung der Erfahrungen eine Regelung der Fahrgeschwindigkeit notwendig macht, so dass diese jener der Hauptberechtigten angeglichen werden muss, dies könnte z.B. bedeuten, dass Fahrverkehr auf Fussgängerflächen nur im Schrittempo zugelassen wird. Der Druck, Fussgängerflächen für alle möglichen anderen Verkehrsarten zu öffnen ist sehr gross. Zum Beispiel werden immer öfter Parkfelder auf Fussgängerflächen angeordnet, so dass ein erheblicher Manövrierverkehr entsteht. Die Verordnung soll dieser Tendenz keinen Vorschub leisten. Die Möglichkeit mit einem Zusatzsignal weitere Fahrzeuge auf Fussgängerflächen zu erlauben kann sich je nach Umsetzung in der Praxis positiv oder negativ auswirken. Möglich ist, dass dadurch mehr Fussgängerflächen als solche signalisiert werden als dies bisher der Fall war und folglich mit dieser neuen Regelung

	mehr Bereiche signalisiert werden bei denen der Vortritt den Fussgängerinnen und Fussgängern zugewiesen wird. Andererseits besteht die Gefahr, dass in der Praxis Fussgängerflächen auf diese Weise vermehrt für Fahrzeuge jeglicher Art geöffnet werden und die Konflikte und Stresssituationen auf Trottoirs Fusswegen und in Fussgängerzonen dadurch steigen. Eine Überprüfung der Auswirkungen dieser Neuregelung ist daher unbedingt erforderlich.
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. Blindenb und	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Kein bestimmungsfremder Verkehr auf Fusswegen Um die Sicherheit für blinde und sehbehinderte Menschen zu gewährleisten, darf kein bestimmungsfremder Verkehr (wie Fahrräder, Reiter, Spezialfahrzeuge, etc.) auf Fusswegen zugelassen werden. Ist dies nicht der Fall, müssen Blinde und Sehbehinderte jederzeit mit unvorhersehbaren Arten von Verkehrsteilnehmern rechnen, was zu unzumutbaren Stresssituationen und Verunsicherungen führt.
Abt. N Bereich LV	Abs. 2 Ändern: Die Zusatztafel «Fahrräder gestattet» zum Signal «Fussweg» (C.17) gestattet Fahrrädern, <u>Leicht-Motorfahrrädern</u> sowie Motorfahrrädern mit ausgeschaltetem Motor die Mitbenützung eines Trottoirs. Begründung: Nach der laufenden Revision der VTS sollen Leicht-Mofas mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h ohne Ausnahmen wie Velos behandelt werden.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (7)		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 6
BAV, sva FR, asa, VöV, Centre Patronal, kf, VAE,		

3.150 Sind Sie mit Art. 150 E-StBV einverstanden?

JA (61)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 38
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, TCS, ACS, Public Health Schweiz, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
SZ	Absatz 3: "angegebenen Gewicht entspricht" durch "angegebenen Wert übersteigt" (analog Absatz 2) ersetzen.		
strasse schweiz	In Abs. 3 muss der Schluss des letzten Satzes wie folgt lauten: „(...) deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis das angegebene Gewicht <u>übersteigt</u> .“ Gemäss vorliegendem Entwurf würde verglichen mit dem geltenden Recht insofern eine Verschärfung eingeführt, als Anhänger, die exakt das auf der Zusatztafel angegebene Gewicht aufweisen, vom Verbot ebenfalls betroffen wären.		
FMS	Wie strasseschweiz.		

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
ACS,			

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4 (1)
LU	Die Formulierung ist missverständlich und klarzustellen.		
Schweiz. Gewer- bever- band	Wie ASTAG.		
ASTAG	Absatz 3: Die Bestimmung muss wie folgt lauten: „..., deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis das angegebene Gewicht <u>übersteigt</u> .“ Andernfalls würde im Vergleich zum geltenden Recht nämlich eine Verschärfung eingeführt, indem Anhänger, die genau das auf der Zusatztafel angegebene Gewicht aufweisen, vom Verbot ebenfalls betroffen wären. Dies können wir nicht gutheissen.		
SFV	Absatz 3: letztes Wort „entspricht“ ersetzen durch „übersteigt“.		
AGVS	Absatz 3: Die Bestimmung muss wie folgt lauten: „..., deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis das angegebene Gewicht <u>übersteigt</u> .“ Andernfalls würde im Vergleich zum geltenden Recht nämlich eine Verschärfung eingeführt, indem Anhänger, die genau das auf der Zusatztafel angegebene Gewicht aufweisen, vom Verbot ebenfalls betroffen wären. Dies können wir nicht gutheissen.		
Schärer Hans- Ulrich	Absatz 3 warum kompliziert, es geht einfacher; „,dass das jeweilige Signal nur für Anhänger gilt, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis das angegebene Gewicht übersteigt“		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 12
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.151 Sind Sie mit Art. 151 E-StBV einverstanden?

JA (65)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 42
TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 3
BE	Unter Vorbehalt einer sprachlichen Korrektur: Im letzten Satz wird festgehalten, dass „...der breite Strich...“. Korrekt wäre: Die breite Linie . Vgl. hierzu auch Art. 168 E-StBV,		
Kapo BE	Wie BE.		
bfu	Diese Neuerung ist zu begrüßen, da auf die Bezeichnung der Verzweigung als Hauptstrasse verzichtet werden kann und damit Signale entfallen.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
AG	Letzter Satz rein sprachlicher Antrag: Die breite Linie stellt die vortrittsberechtignte Strasse dar.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.152 Sind Sie mit Art. 152 E-StBV einverstanden?

JA (70)

wovon	Bund: 1	Kantone: 24	Übrige Stellen: 45
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (2)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 1
BAV	Textänderung wie folgt: Bahnübergänge mit Blinklichtsignalen hin. Bitte aber auch Bemerkung zu Frage 2.14 beachten.		
VöV	Textänderung wie folgt: Bahnübergänge mit Blinklichtern hin. Die Notwendigkeit der Zusatztafel „Blinklicht“ ist zu prüfen Bei den Gefahrensignalen wäre eine klare Unterscheidung zwischen gesicherten (Schränke, Blinklichter, LSA) und technisch ungesicherten BUe (Andreaskreuz) sinnvoller, als die heutige Unterscheidung mit bzw. ohne Schranken evtl. ergänzt mit Zusatztafel Blinklicht (I.15).		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 10
sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.153 Sind Sie mit Art. 153 E-StBV einverstanden?

JA (65)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 41
TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4
SG	Abs. 1: Eine entsprechende Anmerkung über den möglichen Gegenverkehr fehlt beim Gegensignal «Einfahrt verboten» (vgl. Art. 101 Abs. 2)		
Kapo SG	Abs. 1: Eine entsprechende Anmerkung über den möglichen Gegenverkehr fehlt beim Gegensignal "Einfahrt verboten" (vgl. Art. 101 Abs. 2).		
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.		
bfu	Zu Absatz 5: Hier findet sich bereits das dritte Symbol für ein Notfalltelefon (I.20; G.29, G.24). Eine Vereinheitlichung ist wünschenswert.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 11
BAV, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.154 Sind Sie mit Art. 154 E-StBV einverstanden?

JA (68)

wovon	Bund: 1	Kantone: 24	Übrige Stellen: 43
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Schweiz. Städte- verband	Eine Minderheit wünscht folgende Ergänzung: Dunkle Ampeln gestatten die Weiterfahrt unter Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln sowie der Signale und Markierungen.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (9)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 8
BAV	Gemäss AB-EBV zu Art. 37c AB 37c Ziffer 1.2.2. ist das Drehlicht bzw. die Drehleuchte oder eine Blitzleuchte ein Blinklichtsignal. ... „oder Drehlicht“ soll weggelassen werden. U. U. ist eine Erklärung zu den anderen Gestaltungsarten bei Blinklichtsignalen nötig.		
Stadt Bern	Ergänzungsvorschlag: Dunkle Ampeln gestatten die Weiterfahrt unter Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln sowie der Signale und Markierungen.		
VöV	Gem. AB-EBV 37.c.1.2.2. ist das Drehlicht bzw. die Drehleuchte bzw. die Blitzleuchte ein Blinklicht. ... „oder Drehlicht“ soll weggelassen werden.		
Schweizerische Fachstelle für behindertengerech- tes Bauen	Antrag auf Ergänzung von Abs. 4: ⁴ <i>Gelbes Blinklicht mahnt die Strassenbenützerinnen und -benützer zu besonderer Vorsicht. Es richtet sich ausschliesslich an den Fahrverkehr und gestattet die Weiterfahrt unter Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln sowie der Signale und Markierungen.</i> Gelbes Blinklicht ist für Sehbehinderte nicht erkennbar. Zudem gibt es kein taktiles oder akustisches Signal, welches zur Vorsicht mahnt und dennoch das Weitergehen signalisiert. Aus diesem Grund ist der Einsatz von gelbem Blinklicht für Fussgängerinnen und Fussgänger ungenügend und nicht für alle Benutzergruppe zugänglich. Auf die Verwendung von gelben Blinklichtsignalen für Fussgängerinnen und Fussgänger soll daher verzichtet werden. Fussgängerlichtsignale müssen immer eine Grünphase, zumindest eine Grünphase auf Anforderung aufweisen.		
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.		
	Lichtsignalanlagen (LSA) Für Fussgänger bestimmte LSA sind <i>mindestens mit roten und grünen Lichtern auszustatten</i> (d.h. für Fussgänger keine lediglich rot/gelbe Ampeln oder sogar nur gelb blinkendes Tram o.dgl., wofür kein blindengerechtes Signalpendant existiert). Die beiden dadurch angezeigten Phasen sind nach dem Zweisinnprinzip auch <i>zumindest vibrierend</i> , bei aufgrund der Verkehrsgeräusche schwierig zu interpretierenden komplizierten Kreuzungen und Querungen (z.B. mit Gehrichtungsänderung eines Zebras) auch <i>akustisch zu adaptieren</i> – vgl. dazu die Ergänzungsanträge der Fachstelle.		
Schweiz. Blinden-	Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen.		

3.155 Sind Sie mit Art. 155 E-StBV einverstanden?

JA (65)

wovon Bund: 2 Kantone: 20 Übrige Stellen: 43

TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, ZH, LU, AG, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA, BAV,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, VöV, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS,
SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW,
Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (3)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 1

BL	Prüfungswert wäre, ob auf die "Zusatztafel mit Pfeilen" verzichtet werden könnte, weil bei den Ampeln auf Verzweigungen (neu kein Vollgrün mehr) künftig die Lichter grundsätzlich mit Pfeilen ausgestattet werden (Art. 157, Abs. 3). So liesse sich der "Schilderwald" weiter reduzieren, wie dies in den Kantonen BL und BS sowie in anderen Kantonen bereits gehandhabt wird. Die Bestimmung betreffend Fahrtrichtung sollte sich somit neu auf die Pfeile in den Lichtern der Ampeln beziehen.
GR	Der Begriff "Fahrbahnhälfte" könnte durch die Bezeichnung "Fahrspur" oder "Fahrstreifen" ersetzt werden, da eine Fahrbahnhälfte mehrere Fahrstreifen oder Fahrspuren aufweisen kann.
Kapo GR	Hinweis: Der Begriff „Fahrbahnhälfte „ soll durch die Bezeichnungen „Fahrspur“ oder „Fahrstreifen“ ersetzt werden, da eine Fahrbahnhälfte mehrere Fahrstreifen oder Fahrspuren aufweisen kann.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 2

SG	Eine Fahrbahnhälfte kann mehrere Fahrstreifen oder Fahrspuren aufweisen. Der Begriff «Fahrbahnhälfte» ist deshalb durch «Fahrstreifen» oder «Fahrspur» zu ersetzen. Siehe Bemerkung zu Art. 157
SH	Der Begriff Fahrbahnhälfte sollte durch Fahrstreifen ersetzt werden.
Kapo SG	Der Begriff "Fahrbahnhälfte" ist durch "Fahrstreifen" oder "Fahrspur" zu ersetzen. Eine Fahrbahnhälfte kann mehrere Fahrstreifen oder Fahrspuren aufweisen. Siehe Bemerkungen Art. 157
Kapo SH	Wie SH.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 10

sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.156 Sind Sie mit Art. 156 E-StBV einverstanden?

JA (69)

wovon	Bund: 2	Kantone: 23	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, BAV, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, VöV, Public Haelth Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 1
LU	Die Klarstellung der rechtlichen Bedeutung der Zusatztafeln mit Pfeilen wird sehr begrüsst (Fahrtrichtung analog den Signalen für die vorgeschriebene Fahrtrichtung [C.03-C.10] nur in Pfeilrichtung erlaubt).		
Stadt Bern	Wo befindet sich der Blinker bei horizontaler Anordnung? Müsste dies in diesem Art. definiert werden?		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 11
sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.157 Sind Sie mit Art. 157 E-StBV einverstanden?

JA (56)

wovon Bund: 2 Kantone: 18 Übrige Stellen: 36

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, LU, AG, GR, ZG, UR, NW, AR, SZ,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA, BAV,
ASTAG, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, VöV, tpg, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW,
Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG,

JA mit Bemerkung (9)

wovon Bund: Kantone: 5 Übrige Stellen: 4

JU	Al. 2 Ne faudrait-il pas ajouter « chaussée transversale munie d'un passage pour piétons ? »
NE	Al. 2 : Il faut ajouter ... venant en sens inverse et au piétons engagés sur un passage pour piétons sur la chaussée transversale.
GE	Nous devons signaler les conflits avec les traversées piétonnes transversales, mais qu'en est-il des conflits avec les bandes cyclables et les cycles circulant parallèlement ?
VD	Alinéa 2: ne faudrait-il pas ajouter "aux piétons engagés ou manifestant l'intention de traverser" et à la fin de la phrase "munie d'un passage pour piétons".
VS	Al. 2 et 3 ajouter après "chaussée transversale" ; "munie d'un passage pour piétons".
Stapo Winterthur	Grundsätzlich einverstanden. Zumindest in der Umstellungsphase könnte sich die neue Regelung als nicht Verkehrssicherheitsfördernd erweisen. Hier müsste wohl mit Sicherheitskampagnen gesamtschweizerisch informiert werden.
bfu	Zu Art. 157 Abs. 3 E-StBV: Vergleichen Sie hier unsere Bemerkungen zur Frage 2.17. Insbesondere Folgendes: 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.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
FREC	2 ^{ème} alinéa, précisez : Les véhicules qui obliquent à gauche doivent accorder la priorité aux véhicules venant en sens inverse et aux piétons engagés sur la chaussée transversale et les véhicules qui obliquent à droite doivent uniquement accorder la priorité aux piétons engagés sur la chaussée transversale.

NEIN (1)

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

Kapo GR,

NEIN mit Bemerkung (6)

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 5

SH	Abs. 3: Die Formulierung „dürfen“ muss durch „müssen“ ersetzt werden.
COCRBT	Al. 2 Ne faudrait-il pas ajouter « chaussée transversale munie d'un passage pour piétons ? » (LS)
Stapo ZH	Absatz 3: An Verzweigungen gibt es immer wieder Situationen, in denen die Fahrzeugführenden nicht nur links in die Querstrasse abbiegen sondern auch einen sog. "U-Turn" machen dürfen und dann in der Gegenrichtung auf einen Fussgängerstreifen treffen. Damit auch solche Fälle vortrittsrechtlich geregelt sind, schlagen wir vor, auf den Passus " <i>auf der Querstrasse</i> " zu verzichten.
Kapo SG	Abs. 3: Gemäss Abs. zeigen die Pfeile in den einzelnen Lichtern an, in welcher Richtung

	der Weg eingeschlagen werden darf. In Art. 155 wird eine härtere Formulierung gewählt und es darf ausschliesslich nur in der angezeigten Richtung weitergefahren werden. Die Formulierung ist abzustimmen.
Kapo SH	Wie SH.
TCS	Disposition transitoire / à décider simultanément : il conviendra de modifier avec les nouvelles dispositions le texte de la figure J.01 de l'annexe 1. En effet, cette figure ne représentera plus que les feux tricolores <u>non</u> -conflictuels, les feux tricolores conflictuels seront illustrés par la figure J.02.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 11
sva FR, Schweiz. Städteverband (Diese Bestimmung wurde in der internen Vernehmlassung kontrovers beurteilt. Neben grundsätzlicher Zustimmung wurde zu Absatz 3 angemerkt, dass es an Verzweigungen immer wieder Situationen gebe, in denen die Fahrzeugführenden nicht nur links in die Querstrasse abbiegen, sondern auch einen sog. «U-Turn» machen dürfen und dann in der Gegenrichtung auf einen Fussgängerstreifen treffen. Als Lösung um auch diese Situationen vortrittsrechtlich zu regeln, wurde vorgeschlagen, auf den Passus « <i>auf der Querstrasse</i> » zu verzichten. Weiter wurde angemerkt, dass sich die neue Regelung zumindest in der Umstellungsphase als nicht verkehrssicherheitsfördernd erweisen könnte. Hier müsste wohl mit Sicherheitskampagnen gesamtschweizerisch informiert werden.), asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.158 Sind Sie mit Art. 158 E-StBV einverstanden?

JA (66)

wovon	Bund: 2	Kantone: 21	Übrige Stellen: 43
TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, AR, SZ, VD, VS, Stadt Bern, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, BAV, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, VöV, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
LU	Der Anwendungsbereich und die Durchsetzbarkeit der gemäss Zusatztafel maximal zulässigen Durchfahrten bei grün ist unklar. Müssen Fahrer, die vor dem Lichtsignal in einer Kolonne warten, abzählen und bei Erreichen der Maximalmenge gegebenenfalls auch bei Grün anhalten? Kann diese Tafel demzufolge nur angebracht werden, wenn sie von der maximal möglichen Kolonne einsehbar ist?		
NW	Abs. 2: Mit dem Begriff „können verwendet werden“ wird wieder Spielraum für Uneinheitlichkeit geschaffen, was aus unserer Sicht wenig sinnvoll ist. (siehe auch Bemerkungen unter 2.17 Allgemeine Fragen).		
Kapo NW	Abs. 2: Mit dem Begriff „können verwendet werden“ wird wieder Spielraum für Uneinheitlichkeit geschaffen, was aus unserer Sicht wenig sinnvoll ist. (siehe auch Bemerkungen unter 2.17 Allgemeine Fragen).		
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 7
SG	Abs. 2: Ampeln mit rotem, gelbem und gelbblinkendem, jedoch ohne grünem Licht sollen nicht verwendet werden. Sie schaffen unklare Situationen für den Fahrzeuglenker. Für Farbenblinde werden zusätzliche Erschwernisse geschaffen, da die gängige Reihenfolge nicht eingehalten wird.		
Kapo SG	Abs. 2: Ampel mit rotem, gelben oder gelbblinkendem, jedoch ohne grünes Licht sollten nicht verwendet werden. Sie schaffen nur unklare Situationen für den Fahrzeuglenker. Für Farbenblinde werden zusätzliche Erschwernisse geschaffen, da die gängige Reihenfolge nicht eingehalten wird.		
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag auf Ergänzung von Art. 158, neuer Absatz: ³ Zwei-Farben-Ampeln dürfen nicht verwendet werden wenn sie sich auch von Fussgängerinnen und Fussgängern zu beachten sind. Begründung: Im Text heisst es zwar: „...können für den Fahrverkehr verwendet werden“. Es ist aber nicht klar ob damit gemeint ist, dass sie sich nicht an Fussgängerinnen und Fussgänger wenden. Es muss klargestellt werden, dass sich diese Lichtsignale ausschliesslich an den Fahrverkehr, nicht aber an den Fussverkehr richten. Ein gelbes Warnblinken kann für Menschen mit Sehbehinderung nicht zugänglich gemacht werden (es gibt kein entsprechendes taktils und akustisches Signal) weshalb Ampeln ohne Grünsignal unter Berücksichtigung des BehiG für Fussgängerinnen und Fussgänger nicht eingesetzt werden dürfen.		
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. Lichtsignalanlagen (LSA) Für Fussgänger bestimmte LSA sind <i>mindestens mit roten und grünen Lichtern auszustatten</i> (d.h. für Fussgänger keine lediglich rot/gelbe Ampeln oder sogar nur gelb blinkendes Tram o.dgl., wofür kein blindengerechtes Signalpendant existiert). Die beiden dadurch angezeigten Phasen sind nach dem Zweisinnprinzip auch <i>zumindest vibrierend</i> , bei aufgrund der Verkehrsgläusche schwierig zu interpretierenden komplizierten Kreuzungen und Querungen (z.B. mit Gehrichtungsänderung eines Zebras) auch <i>akustisch zu adaptieren</i> – vgl. dazu die Ergänzungsanträge der Fachstelle.
Schweiz. Blindenb und	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. Kommunikative Einrichtungen müssen für blinde und sehbehinderte Menschen eindeutig und unmissverständlich wahrgenommen werden können. Regeln zur Kommunikation sind für alle Verkehrsteilnehmer klar zu formulieren.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (10)			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 10
sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.159 Sind Sie mit Art. 159 E-StBV einverstanden?

JA (59)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 38
TG, SG, OW, GL, SO, BE, TI, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 2
BS	Es scheint, dass sich in dieser Bestimmung ein Widerspruch zu Art.157 verbirgt. In Art. 157 E-StBV richtet sich ein gelbes Blinklicht mit Fussgängersymbol an Fahrzeuglenker, während sich bei Art. 159 E-StBV Lichter mit einem farbigen Fussgängersymbol an Fussgänger richten. Es stellt sich die Frage, ob dies nicht zu unterscheiden ist.		
JU	Al. 3 : et, selon les cas, par des véhicules spécifiquement autorisés.		
VD	Alinéa 3: ajouter à la fin de la phrase "et, selon les cas, par des véhicules spécifiquement autorisés".		
VS	Al. 3 : ajouter : "et, selon les cas, par des véhicules spécifiquement autorisés"		
Kapo BS	Wie BS.		
Schweiz. Städteverband	Eine Minderheit fordert folgende Anpassung: J.06 (Lichtsignalanlage für Fussgänger) mit gehendem Fussgängersymbol in Gelb, Ergänzungsvorschlag Abs. 2: ... <i>nur betreten, wenn das Licht grün aufleuchtet</i> oder bei Zweifarbenampeln die Leuchtfelder dunkel sind.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (7)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 6
BAV	Im Absatz 3 ist zu präzisieren: ... ausschliesslich an Eisenbahnfahrzeuge und Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr. Begründung: Nicht alle Fahrten der Eisenbahnfahrzeuge dienen dem öffentlichen Linienverkehr.		
Stadt Bern	J.06 (Lichtsignalanlage für Fussgänger) mit gehendem Fussgängersymbol in Gelb Ergänzungsvorschlag Abs. 2: ... <i>nur betreten, wenn das Licht grün aufleuchtet</i> oder bei Zweifarbenampeln die Leuchtfelder dunkel sind.		
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.		
COCRBT	Al. 3 : et, selon les cas, par des véhicules spécifiquement autorisés.		
bfu	Dass bei Zwei-Farben-Ampeln für Fussgänger neu das grüne Licht nicht mehr direkt auf das rote Licht wechselt, ist zu begrüssen, da insbesondere älteren Menschen damit die Überquerung der Strasse erleichtert wird (mehr Verkehrssicherheit). Noch besser wäre es, wenn Autos, Velos und Fussgänger eine identische Signalisierung hätten – also auch gelbes Blinklicht bzw. kein grünes Blinklicht.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
VöV	Im Absatz 3 ist zu präzisieren: ... ausschliesslich an Schienenfahrzeuge und Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr Die Formulierung ist so zu adaptieren, dass auch auf den Busspuren zugelassene Taxis fahren dürfen, wenn die weissen Lichter den Fahrzeugen im Linienverkehr freie Fahrt geben.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 10
-------	---------	----------	--------------------

BAV (siehe auch Nein mit Bemerkung),
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer
Wanderwege, kf, VAE,

3.160 Sind Sie mit Art. 160 E-StBV einverstanden?**JA (70)**

wovon Bund: 1

Kantone: 24

Übrige Stellen: 45

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, VS,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS,
SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR,
Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 12

BAV,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer
Wanderwege, kf, VAE,
Stapo Winterthur,

3.161 Sind Sie mit Art. 161 E-StBV einverstanden?

JA (65)

wovon Bund: 1 Kantone: 20 Übrige Stellen: 44

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, VD,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS,
SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW,
Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo
Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (2)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen:

JU	Al. 1 rajouter après pavés : "pour autant qu'elles respectent les exigences du droit fédéral en terme de couleur, de dimensions et de sécurité des marques".
NE	Al. 2 : Supprimer le terme allongés dans la phrase "des éléments allongés de balisage ou de feux ... afin de pouvoir utiliser tout type de balisage temporaire.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (3)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 1

SZ	Antrag: Absatz 1, zweiter Satz ersatzlos streichen.
VS	Al. 1 rajouter après pavés "pour autant qu'elles respectent les exigences du droit fédéral ainsi que les normes SN en terme de couleur, de dimensions et de sécurité des marques" Al. 2 supprimer "jaune"
COCRB1	Al. 1 rajouter après pavés : pour autant qu'elles respectent les exigences du droit fédéral en terme de couleur, de dimensions et de sécurité des marques.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 11

BAV,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer
Wanderwege, kf, VAE,

3.162 Sind Sie mit Art. 162 E-StBV einverstanden?

JA (61)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 38
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, AR, SZ, VD, Stadt Bern, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3
Schweiz. Städte- verband	Eine Minderheit lehnt die Bestimmung ab. Dies aus dem Grund, dass gegenüber der Vor- konsultation die Bestimmung gekippt wurde, wonach eine weisse ununterbrochene Linie erst ab einer Linie von 20m zu einer Sicherheitslinie wird. Zusätzlich fordert diese Minder- heit, doppelte Sicherheitslinien sowie die ununterbrochene Längslinie zu erwähnen. Zwar werde weiterhin eine doppelte Sicherheitslinie definiert, ohne jedoch zu erwähnen, wo sol- che anzubringen sind und welche Änderungen in den Sanktionen diese haben.		
bfu	Insbesondere die neue Terminologie betreffend Doppellinie – Leit- neben Sicherheitslinie – ist positiv, da besser verständlich.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 4
KSPD	Es wurde leider gegenüber der Vorkonsultation die Bestimmung gekippt, wonach eine ununterbrochene Linie erst ab einer Länge von 20m zur Sicherheitslinie wird. Zusätzlich sind doppelte Sicherheitslinien und die ununterbrochene Längslinie zu erwähnen.		
Stapo ZH	Zusätzlich sind die doppelte Sicherheitslinie sowie die ununterbrochene Längslinie zu erwähnen.		
Netzwerk Kind und Verkehr	5 Markierungen, die auf Nebenstrassen den Rechtsvortritt betonen, dürfen nur an- gebracht werden, wenn die erforderliche Übersicht vorhanden ist. (neu) Begründung: In zahlreichen Dörfern und Wohnquartieren hat sich die Unsitte verbreitet, bei Einmündungen und Kreuzungen von Nebenstrassen den Rechtsvortritt mit Markierungen auf der Strasse (Ypsilon) zusätzlich zu betonen. Diese Markierung muss auf Situationen begrenzt werden, in denen eine gute Übersicht herrscht. Ist dies nicht der Fall, so werden Fussgänger und insbesondere Kinder in Situationen, in denen ein Schutzraum (Trottoir) fehlt, durch die Markierung zusätzlich gefährdet.		
Abt. N Bereich VM	In Art 162 wird erwähnt, dass Sicherheitslinien nicht überfahren werden dürfen. Analog dazu sollte in Art 168 erwähnt werden, dass Randlinien in bestimmten Fällen (z.B. Pannestreifenbewirtschaftung) überfahren werden dürfen. Oder der Hinweis in Art. 162 wird ebenfalls gestrichen, da andersorts geregelt.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (16)

wovon	Bund: 1	Kantone: 2	Übrige Stellen: 13
BAV, NW, VS, sva FR, Tiefbauamt NW,			

asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer
Wanderwege, kf, VAE,
Kapo NW,

3.163 Sind Sie mit Art. 163 E-StBV einverstanden?

JA (54)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 33
TG, SG, OW, GL, SO, BE, JU, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, ACS, tpg, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 4
Stapo Winterthur	Grundsätzlich einverstanden. Wünschenswert wäre eine verbindliche Regelung für den Abschluss eines separaten Busstreifens.		
Schweiz. Städteverband	Der Bestimmung wird zugestimmt, es werden jedoch Ergänzungen gefordert. - Absatz 5: Eine zwingende Zuführung zum ausgeweiteten Radstreifen mit einem markierten Radstreifen sollte erwähnt werden, da dies in der heutigen Praxis vielfach nicht der Fall ist. - Wünschenswert wäre eine verbindliche Regelung für den Abschluss eines separaten Busstreifens.		
bfu	Die Präzisierung in Art. 163 Abs. 2 E-StBV – Nichtbehinderung Fahrradverkehr - ist zu begrüssen.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (19)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 16
BS	Wir beantragen, den Absatz 5 anpassen, dass ausgeweitete Radstreifen auch ohne zuführenden Radstreifen und vorgezogene Haltebalken für Radstreifen möglich sind. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass Motorfahräder im vorliegenden Entwurf generell den Fahrrädern gleichgestellt sind. Auch hinsichtlich der Zulassung sind sie grundsätzlich den Fahrrädern unterstellt. Nach Art. 7 Abs. 1 SVG gelten Motorfahräder jedoch als Motorfahrzeuge. Art. 163 Abs. 2 E-StBV: „Der mit einer unterbrochenen Linie abgegrenzte Radstreifen darf von Motorfahrzeugen nur benützt werden, wenn der Fahrradverkehr dadurch nicht behindert wird.“ Diese Formulierung scheint daher nicht zweifelsfrei bezüglich der Qualifizierung von Fahrrädern und Motorfahrrädern gemäss SVG.		
TI	al cpv. 2 seconda frase vi è un errore di traduzione: "E vietato circolare sulla linea continua o passarvi sopra". al cpv. 4 seconda frase vi è un errore di traduzione: "I velocipedi e i cavalli da sella non possono attraversare le linee continue né passarvi sopra".		
BL	Absatz 3: Das Überqueren von Sicherheitslinien sollte den Radfahrenden nicht erlaubt werden. Sicherheitslinien werden aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet. Sind sie korrekt angeordnet, müssen sie auch für Radfahrende gelten.		
COCRBT	L'inscription jaune « BUS » ne devrait pas être obligatoire. (VD)		
Stapo ZH	Absatz 5: Eine zwingende Zuführung zum ausgeweiteten Radstreifen mit einem markierten Radstreifen sollte erwähnt werden, da dies in der heutigen Praxis vielfach nicht der Fall ist.		
Kapo BL	Wie BL.		
Kapo BS	Wie BS.		
TCS	Al. 3, voir remarque 2.15.		
strasse schweiz	Siehe Bemerkungen zu Frage 2.15.		
FMS	Wie strasseschweiz.		

Pro Velo Bern	Art. 163 Abs. 5 Ausgeweitete Radstreifen (K.08) sind Radstreifen mit einem dazugehörenden Aufstellbereich, die vor Lichtsignalen markiert sind. Im ausgeweiteten, mit dem Symbol eines Fahrrades gekennzeichneten Bereich dürfen sich Fahrräder bei rotem Licht nebeneinander und vor haltenden Motorfahrzeugen aufstellen. Dieser bisherige scheinbare Widerspruch gab sowohl bei Fahrzeuglenkern, Fahrlehrern sowie in Einzelfällen auch bei der Polizei zu Unsicherheiten Anlass.
Velokonferenz Schweiz	Abs. 5: Ausgeweitete Radstreifen sollen auch ohne zuführenden Radstreifen markiert werden können. Zudem soll eine eindeutige Rechtsgrundlage für vorgezogene Haltelinien ohne zuführenden Radstreifen geschaffen werden. Begründung: Ausgeweitete Radstreifen sowie vorgezogene Haltelinien ermöglichen es Velofahrenden, sich vor haltenden Autos im Blickfeld der Autolenkenden aufzustellen. Dadurch können Konflikte vermieden werden. Diese Sicherheitsmassnahme wird auch von der bfu unterstützt. Da sich vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr ohne zuführenden Radstreifen als sinnvolle Massnahme etabliert haben, gibt es keinen Grund, dies nicht auch für ausgeweitete Radstreifen zu ermöglichen (allerdings müsste wohl deren Namen geändert werden).
AGVS	Siehe Bemerkungen zu Frage 2.15.
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag auf Änderung von Absatz 4: <i>Die Trennung von Rad-, Fuss- und Reitwegen, die auf gleicher Ebene verlaufen, erfolgt durch eine bauliche Abgrenzung sowie eine gelbe unterbrochene oder ununterbrochene Linie. Ununterbrochene Linien dürfen von Fahrrädern und von Reiterinnen und Reitern weder befahren noch überquert werden.</i> Begründung: Eine bauliche Trennung ist erforderlich, damit sie für Menschen mit Sehbehinderung erkennbar ist. Ertastbarem Trennstreifen, schräge Randabschlüsse oder Fussweg-Radwegtrennstreifen, wie sie in Deutschland verwendet werden, sollen durch die Verordnung verlangt werden. Die taktil-visuelle Markierung alleine (vgl. Art. 65 BSSV) ist nicht ausreichend und stellen keine gleichwertige Lösung dar.
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. Blinden- und	Der für die Fussgänger als naturgemäss schwächste Verkehrsteilnehmer sinnvollerweise sichere Fussgängerbereich soll zudem von Fahrzeugkategorien wie den i.d.R. zu spät bis unhörbaren sowie im Vergleich zum Gehtempo schnellen Velos und FÜGs freigehalten werden - vgl. Ergänzungsvorschläge der Fachstelle. Wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen. Identifikation absoluter Gefahrenzonen Bevor blinde und sehbehinderte Menschen absolute Gefahrenzonen, wie Strassen und Bahnübergänge überqueren können, müssen sie diese identifizieren können. Dies bedeutet, dass die Grenzen zwischen der sicheren Zone (für Fussgänger bestimmte Verkehrsflächen) und Gefahrenzonen eindeutig, das heisst, taktil wahrgenommen werden können. Dies kann nur durch einen baulichen, genügend grossen vertikalen Versatz erreicht werden. Markierungen und blosse Änderung der Belagstexturen wie Wassersteine, niveaugleiche Belagsänderungen und dergleichen sind für diese Funktion ungeeignet und daher zu vermeiden.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 11
BAV, VS, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.164 Sind Sie mit Art. 164 E-StBV einverstanden?

JA (56)

wovon Bund: 1 Kantone: 20 Übrige Stellen: 35

TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, BL, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, SFV, ACS, tpg, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW,
Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo
SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (3)

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 2

JU	Ajouter le pictogramme sous les flèches
Schweiz. Städte- verband	Eine Minderheit fordert, Richtungspfeile für Fahrräder sollten nur in Verbindung mit dem Symbol verwendet werden.
AGVS	Siehe Bemerkungen zu Frage 2.15.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (11)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 9

BE	Abs. 1: Neu sind kleine gelbe Richtungspfeile für Radfahrer vorgesehen. Radstreifen sind Teil eines Fahrstreifens, deshalb müssen Radstreifen separat erwähnt werden. Siehe in diesem Zusammenhang auch Kommentar zu Art. 2 Abs. 5 E-StBV und unter Punkt 5., zu Seite 36 E-StBV. Textvorschlag: ...betreffenden Fahr- oder Radstreifen einzuschlagende...". Abs. 3: Siehe Kommentar zu Art. 67 E-BSSV
ZH	Hinsichtlich Abs. 3 siehe Bemerkungen zu Fragen 2.15 und 3.51.
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.
Stapo ZH	Absatz 3: Richtungspfeile für Fahrräder sollten nur in Verbindung mit dem Symbol verwendet werden.
Kapo BE	Wie BE.
bfu	Zu Abs. 3 (Fahrrad geradeaus auf Rechtsabbiegestreifen?) Diese Neuerung erachten wir als problematisch. Es werden dadurch potentiell neue Konflikte generiert. Vergleichen Sie dazu auch unsere Antwort zu Frage 2.15.
Public Health Schweiz	Wie bfu.
TCS	Al. 3, deuxième phrase : voir remarques 2.15.
strasse schweiz	Siehe Bemerkungen zu Frage 2.15.
FMS	Wie strasseschweiz.
AGVS	Wie Ja mit Bemerkung.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 11

BAV,
VS,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer
Wanderwege, kf, VAE,

3.165 Sind Sie mit Art. 165 E-StBV einverstanden?

JA (69)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 45
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 6
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Bemerkung zu Abs. 1 Für blinde und sehbehinderte Fussgängerinnen und Fussgänger sind diese Symbole nicht erkennbar, weshalb sehr wichtig ist, dass diese eine Zuteilung der Verkehrsflächen nur verdeutlichen, nicht aber eine sicherheitsrelevante Funktion haben können.		
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.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 11
BAV, VS, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.166 Sind Sie mit Art. 166 E-StBV einverstanden?**JA (69)**

wovon Bund: 1

Kantone: 23

Übrige Stellen: 45

TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon Bund: 1

Kantone: 1

Übrige Stellen: 11

BAV, VS, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.167 Sind Sie mit Art. 167 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon	Bund: 2	Kantone: 21	Übrige Stellen: 39
TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, AR, SZ, VD, Stadt Bern, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, BAV, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, VöV, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4
NW	Ergänzung Abs. 4: Sie darf auch in anderen Fällen nicht überfahren werden.		
Kapo GR	Abs. 6 hier fehlt die Bezeichnung „Kleinformat“.		
Kapo NW	Ergänzung Abs. 4: Sie darf auch in anderen Fällen nicht überfahren werden.		
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.		
Schweiz. Städteverband	Eine Minderheit fordert, die Haltelinie für BUS solle ebenfalls gelb markiert werden.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4
SG	Abs. 6: Es ist ergänzend zu erwähnen, dass diese Linien im Kleinformat angebracht werden. Deshalb: «Halte- und Wartelinien, die sich ausschliesslich an Fahrräder richten, sind gelb und im Kleinformat angebracht.»		
COCRBT	Al. 4 Mentionner que les lignes sont infranchissables à la place de la fin de la dernière phrase.		
Stapo ZH	Die Haltelinie für BUS sollte ebenfalls gelb markiert werden.		
Kapo SG	Abs. 6: Halte- und Wartelinien, die sich ausschliesslich an Fahrräder richten, sind gelb "und im Kleinformat angebracht". Ergänzung von Kleinformat.		
Velokonferenz Schweiz	Abs. 6: Ausgeweitete Radstreifen sollen auch ohne zuführenden Radstreifen markiert werden können. Zudem soll eine eindeutige Rechtsgrundlage für vorgezogene Haltelinien ohne zuführenden Radstreifen geschaffen werden. <u>Begründung:</u> Ausgeweitete Radstreifen sowie vorgezogene Haltelinien ermöglichen es Velofahrenden, sich vor haltenden Autos im Blickfeld der Autolenkenden aufzustellen. Dadurch können Konflikte vermieden werden. Diese Sicherheitsmassnahme wird auch von der bfu unterstützt. Da sich vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr ohne zuführenden Radstreifen als sinnvolle Massnahme etabliert haben, gibt es keinen Grund, dies nicht auch für ausgeweitete Radstreifen zu ermöglichen (allerdings müsste wohl deren Namen geändert werden).		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 11
BAV, VS, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.168 Sind Sie mit Art. 168 E-StBV einverstanden?

JA (57)

wovon	Bund: 1	Kantone: 19	Übrige Stellen: 37
SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
TG	Bei Art. 168 Abs. 1 E-StBV sollte die Angabe gemacht werden, ob Randlinien überfahren werden dürfen oder nicht.		
Schweiz. Städteverband	Eine Minderheit merkt zu Absatz 1 an, es fehle die Regelung, ob Randlinien überfahren werden dürfen. Allenfalls könnte darauf hingewiesen werden, dass diese mit der nötigen Vorsicht überfahren werden dürfen.		
AGVS	Im Zusammenhang mit der temporären Benützung von Pannestreifen auf Autobahnen schlagen wir vor, spezielle Randlinien einzuführen. Vorstellbar wäre etwa eine Randlinie die alle 15 bis 20 Meter kurz unterbrochen wäre. Die übliche Randlinie, die identisch ist mit einer ausgezogenen Sicherheitslinie, hält gewisse Benützer allenfalls davon ab, diese zu überqueren, obwohl per Lichtsignal angezeigt wird, dass diese Spur zum Befahren zur Verfügung stünde.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (10)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 7
BE	S. 37 Abbildung oben links; Beschriftung K18 an falscher Stelle!		
AG	Abs.2 <i>Führungs-</i> oder Leitlinien <i>dienen der optischen ...</i> (Für Beispiel 4, K18: Führungslinien = 50/50 cm = nervöses Bild; Leitlinien 1/1 m oder 1/2m ...)		
SZ	Anhang 1, K18: Beispiel 1 korrigieren (Angabe K18 gilt für Führungslinie, nicht für ununterbrochene Längslinie).		
COCRBT	Préciser la problématique de la bande d'arrêt d'urgence active entre Morges et Ecublens (VD) sur l'A1. La ligne séparant la chaussée est ici franchissable lorsque l'on peut circuler sur la bande d'arrêt d'urgence. (VD)		
Stapo ZH	Da in der Praxis oftmals Unsicherheit besteht, ob Randlinien überfahren werden dürfen oder nicht, könnte man darauf hinweisen, dass diese mit der nötigen Vorsicht überfahren werden dürfen.		
Kapo BE	Wie BE.		
Kapo SG	Abs. 1: Dürfen Randlinien überfahren werden? Diese Frage stellt sich bei Randlinien entlang von Bahngeleisen mit der Möglichkeit zum Überfahren auf angrenzende Plätze und Strassen etc.		
SFV	Absatz 2: Wird die Führungslinie vor einer Einmündung angebracht, ist diese als Nebenverkehrsfläche ohne Vortrittsberechtigung einzustufen.		
TCS	En lien avec l'utilisation temporaire des bandes d'arrêt d'urgence, le TCS suggère d'introduire un marquage spécial des lignes de bordure sur ces tronçons. On pourrait imaginer par exemple une ligne de bordure brièvement interrompue tous les 15 ou 20 mètres. Le marquage d'une ligne de bordure ordinaire, identique à une ligne de sécurité, dissuade probablement certains usagers de la franchir, bien que les feux indiquent que la bande soit ouverte à la circulation. Avec pour conséquence une efficacité moindre de la mesure.		
Abt. N Bereich	In Art 162 wird erwähnt, dass Sicherheitslinien nicht überfahren werden dürfen. Analog dazu sollte in Art 168 erwähnt werden, dass Randlinien in bestimmten Fällen (z.B.		

VM	Pannestreifenbewirtschaftung) überfahren werden dürfen. Oder der Hinweis in Art. 162 wird ebenfalls gestrichen, da andersorts geregelt.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 11
BAV, VS, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.169 Sind Sie mit Art. 169 E-StBV einverstanden?

JA (60)

wovon	Bund: 1	Kantone: 20	Übrige Stellen: 39
SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, AR, SZ, VD, Stadt Bern, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 4
TG	M. 169 Abs. 1 E-StBV sollte aufgrund der Bussenpraxis der Polizei (Parkverbot innerhalb von fünf Fahrzeuglängen zu markierten Parkfeldern) ergänzt werden mit der Wendung: ausserhalb von 30 m ist das Parkieren untersagt.		
NW	Frage zu Abs. 3: Sind Blaue Zonen noch zeitgemäss? Könnte mit dem Weglassen der Blauen Zone nicht auch eine Verwesentlichung der Verkehrsregeln erreicht werden?		
Kapo NW	Frage zu Abs. 3: Sind Blaue Zonen noch zeitgemäss? Könnte mit dem Weglassen der Blauen Zone nicht auch eine Verwesentlichung der Verkehrsregeln erreicht werden?		
Kapo UR	Hier sehen wir Probleme mit der Durchsetzung (wie erwähnt sei hier die schneebedeckte Fahrbahn angeführt).		
Tiefbauamt NW	Wie Kapo NW.		
Schweiz. Städteverband	Markierungen können wie in den Erläuterungen erwähnt durch Schnee verdeckt werden. Aus diesem Grund wird es als sinnvoll erachtet, Parkierungsflächen weiterhin zusätzlich zu signalisieren. So ergeben sich immerhin gewisse Hinweise für Fahrzeuglenkende auf Parkflächen.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 7
ZH	Grundsätzlich wird mit diesem Vorschlag der Schilderwald abgebaut (inkl. Parkverbote) und es handelt sich um eine klare Regelung. Probleme gibt es aber im Vollzug für die Gemeinden. Die Parkfelder regeln die Parkordnung; die Parkzonen (Signale) hingegen die Dauer der Parkierungsmöglichkeit. In vielen Zonen gibt es Strassen, auf denen parkiert werden kann und darf, obwohl keine Parkfelder markiert sind. Gemäss neuer Regelung besteht ausserhalb von markierten Parkfeldern für die übrige Zone ein Parkverbot. Dies ist nicht praxisgerecht. In Dörfern dürfte es u.a. auch Probleme mit dem Ortsbildschutz geben, wenn in Zonen überall Parkfelder markiert werden müssten.		
Kapo ZH	Wie ZH.		
Grüne	Die Regelung in Abs. 1 ist für Fahrräder zu restriktiv. Parkfelder für Fahrräder werden innerhalb einer Zone oftmals nur an bestimmten Orten und in geringer Anzahl markiert. Dies würde dazu führen, dass das Abstellen von Velos ausserhalb davon verboten wäre. Schon das Markieren einiger weniger Veloabstellplätze käme einem weitgehenden Parkverbot gleich. Die Bestimmung sollte daher für Velos gelockert werden: <i>Art. 169, Abs. 1: Parkfelder werden entweder allein oder in Ergänzung zu Signalen verwendet. Wo Parkfelder markiert sind, dürfen Fahrzeuge nur innerhalb dieser Felder parkiert werden. Sind in einer Zone mit Signalen, die das Parkieren gestatten, Parkfelder markiert, so gilt das Parkverbot ausserhalb der Parkfelder für das gesamte Zonengebiet. Für Fahrräder gelten die allgemeinen Parkierregeln gemäss Art. 64 E-StBV (neu).“</i>		
SP Schweiz	Wir unterstützen die Stellungnahme von Pro Velo.		
Pro Velo	Abs. 1: Diese Regelung beurteilen wir, was die Fahrräder anbelangt, als zu restriktiv.		

Schweiz	Parkfelder für Fahrräder werden innerhalb einer Zone oftmals nur an bestimmten Orten und in geringer Anzahl markiert. Dies würde dazu führen, dass das Abstellen von Velos ausserhalb verboten wäre. Schon das markieren einiger weniger Veloabstellplätze käme einem weitgehenden Parkverbot gleich. Wir beantragen daher eine Lockerung dieser Bestimmung für Velos: "1 (...) das gesamte Zonengebiet. Für Fahrräder gelten die allgemeinen Parkierregeln gemäss Art. 64 E-StBV. "
velosuisse	Wie Pro Velo Schweiz.
VCS	Wie Pro Velo Schweiz.
Stiftung Schweiz Mobil	Abs. 1: Diese Regelung erscheint uns, was die Fahrräder anbelangt, zu restriktiv. Parkfelder für Fahrräder werden innerhalb einer Zone oftmals nur an bestimmten Orten und in geringer Anzahl markiert. Dies würde dazu führen, dass das Abstellen von Velos ausserhalb verboten wäre und einem weitgehenden Parkverbot gleichkäme. Wir beantragen daher eine Lockerung dieser Bestimmung für Velos: "1 (...) das gesamte Zonengebiet. Für Fahrräder gelten die allgemeinen Parkierregeln gemäss Art. 64 E-StBV. "

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (9)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 7
BAV, VS, sva FR, asa, VöV, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.170 Sind Sie mit Art. 170 E-StBV einverstanden?

JA (57)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 38
TG, OW, GL, SO, BS, JU, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 1
BL	Absatz 1: Das geltende Recht (Artikel 18 Absatz 3 VRV) untersagt indirekt das Parkieren auf Haltestellen öffentlicher Verkehrsbetriebe (auch ausserhalb deren Betriebszeiten). Absatz 1 des Revisionsentwurfs würde hierzu bezüglich Parkieren ein Widerspruch schaffen und müsste daher klarer formuliert werden.		
NE	Al. 1 : Supprimer "durant les heures de service". Les horaires ne sont pas forcément connus et peuvent changer lors de manifestation par exemple.		
Schweiz. Städteverband	Eine Minderheit beantragt die Beibehaltung der heutigen Regelung gemäss VRV Artikel 18 Absatz 3.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (11)

wovon	Bund: 1	Kantone: 3	Übrige Stellen: 7
BAV	Zur besseren Erkennung von gefährlichen Situationen bei Bahnübergängen (z.B. T-Einmündungen) und Gleisen im Strassenbereich (z.B. Bahn in Seitenlage im Gegenverkehr) wo nicht angehalten werden darf, fehlt eine geeignete Markierung.		
SG	Die Beschränkung des Halteverbots im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Linienverkehrs auf dessen Betriebszeiten ist nicht praktikabel und deshalb zu unterlassen. Die vorgeschlagene Regelung ist nicht klar, weil die Automobilisten die Betriebszeiten oft nicht kennen und die Betriebszeiten häufigen Änderungen unterliegen (Nachtbusse).		
BE	Abs. 2; Parkverbotsfelder ergeben mit der neuen Formulierung in Art. 169 Abs. 6 E-StBV keinen Sinn mehr und können aus der Markierungspalette gestrichen werden. Parkverbotsbereiche können mit der Parkverbotslinie gekennzeichnet werden.		
TI	il cpv. 2 va modificato come segue: "Le linee tracciate sui posti in cui è vietato il parcheggio (con due diagonali che s'incrociano, di colore giallo; K.22) e quelle vietanti il parcheggio tracciate sul bordo della carreggiata (interrotte da croci, di colore giallo; K.23) vietano il parcheggio nel posto demarcato".		
Stadt Bern	Die Stadt Bern beantragt Beibehaltung der heutigen Regelung gemäss VRV Artikel 18 Absatz 3.		
SP Schweiz	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.		
Kapo BE	Wie BE.		
bfu	Insbesondere die Neuerung in Art. 170 Abs. 1 E-StBV erachten wir als heikel, da Missbrauchsgefahr besteht. Weiss der Benutzer über die Neuerung ausreichend Bescheid?		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		
VöV	Im Absatz 1 streichen: ...während dessen Betriebszeiten... .Die Betriebszeiten der öffentlichen Verkehrsbetriebe werden immer weiter ausgedehnt (Nachtnetz etc.) aus diesem Grund ist das Parkieren grundsätzlich zu verbieten. Das Bushaltestellen ausserhalb der Betriebszeiten z.B. als Taxistandplätze benützt werden dürfen ist problematisch und schafft Konflikte. Die Betriebszeiten z.B. bei ausserordentlichen Anlässen sind nicht keineswegs offensichtlich. Zur besseren Erkennung von gefährlichen Situationen bei Bahnübergängen (z.B. T-		

	Einmündungen) und Gleisen im Strassenbereich (z.B. Bahn in Seitenlage im Gegenverkehr) wo nicht angehalten werden darf, fehlt eine geeignete Markierung. Wir beantragen die Möglichkeit der Anbringung z.B. von Halteverbotslinien (gelb unterbrochen) oder gelben Sperrflächen oder Ähnliches im Bereich der Lichtraumprofile der Schienenfahrzeuge zu prüfen.
tpg	Cela risque de favoriser les incivilités (voitures parkées jusqu'au lendemain).

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)		
wovon	Bund:	Kantone: 1 Übrige Stellen: 10
VS, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,		

3.171 Sind Sie mit Art. 171 E-StBV einverstanden?

JA (55)

wovon	Bund: 1	Kantone: 15	Übrige Stellen: 39
SG, OW, GL, SO, BE, JU, SH, LU, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 3
TG	Art. 171 Abs. 1 E-StBV: Dass Fussgängerstreifen in einer Pflasterung auch mit weissen Balken ausgeführt werden können, erscheint uns problematisch. Art. 171 Abs. 2 E-StBV könnte daher ergänzt werden mit: ...gelbe, unterbrochene Linien mit zum Teil auch rotem Belag, die einen Radweg....		
NE	Al. 1 : La ligne jaune continue (6.18 OSR) interdisant l'arrêt figure sur le dessin K25 en page 39, mais pas dans le texte (OSR 77/2). Al. 3 : Les lignes obliques K26 sont mal orientées sur le dessin de la page 39.		
VD	Supprimer le cas des marquages en pavés blancs puisqu'un pavé ne répond pas aux exigences en matière de rétroflexion.		
Schweiz. Städteverband	Das Befahren von Fussgängerstreifen mit Fahrrädern führt regelmässig zu Problemen: Einerseits ist es nicht explizit verboten, weshalb in der Schulinstruktion die Pflicht zum Absteigen nicht kommuniziert werden kann. Bei einem Unfall ist die Schuldfrage schwierig, weil das Fahrrad keinen Vortritt hat, u.U. aber dem Autolenker SVG 26 II zum Vorwurf gemacht werden kann. Es ist daher ein explizites Fahrverbot zu prüfen. Eine Möglichkeit wäre die Einführung einer vortrittsberechtigten Velofurt.		
bfu	zu Absatz 3: Zur besseren Sicherung der Fussgänger (und zur Vereinheitlichung der Bedeutung der durchgezogenen gelben Linie) sollte die Benützung durch Fahrzeuge generell untersagt werden.		
Public Health Schweiz	Wie bfu.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (15)

wovon	Bund:	Kantone: 6	Übrige Stellen: 9
BS	Bei Trottoirüberfahrten sind auch schwarze Markierungen zuzulassen (Sehbehinderte sehen einmündende Strasse, blinde Personen brauchen keine Farbe aber Markierung).		
TI	cpv. 1: i passaggi pedonali vanno demarcati esclusivamente con strisce gialle. Le strisce bianche sono poco visibili e creano confusione.		
BL	Bei Längsstreifen für Fussgänger/-innen müssen die Schrägbalken in Fahrtrichtung dargestellt werden.		
ZH	Abs. 3: Der Anwendungsbereich für Markierungen von Art. 171 Abs. 3 E-StBV ist in der BSSV einzuschränken. Es gilt zu verhindern, dass derartige Markierungen als billiger Trottoirersatz missbraucht werden. Abs. 4: Das Anbringen von taktil-visuellen gelben Markierungen auf der Fahrbahn sollte nur im Zusammenhang mit Fussgängerstreifen möglich sein.		
AG	Abs.3 Schrägbalken K.26 in Skizze abweisend darstellen		
VS	L'orientation des stries de la bande piétonne est à l'envers Fig. K26		
Kapo BL	Wie BL.		
Kapo BS	Wie BS.		

3.172 Sind Sie mit Art. 172 E-StBV einverstanden?

JA (70)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 46
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, VöV, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen:
BAV	Wir gehen davon aus, dass neu mit umgangen alle Fehlhandlungen wie „umfahren“, „unter ihnen durchgehen“ usw. aus der VRV Art. 24 gemeint sind.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 10
VS, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.173 Sind Sie mit Art. 173 E-StBV einverstanden?

JA (62)

wovon Bund: 1 Kantone: 20 Übrige Stellen: 41

TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD,
Stadt Bern,
Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org,
IGBF,
KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW,
Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo
Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (4)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 2

BL	Leitpfeile müssen auch zur Verdeutlichung des Strassenverlaufs verwendet werden können. Absatz 2 sollte zudem so formuliert werden, dass nicht der Eindruck entsteht, bei Kurven ohne Leitpfeile müsse die Geschwindigkeit nicht gemässigt werden. <i>Formulierungsvorschlag zur Berücksichtigung beider Anliegen: "... zeigen Kurven an, deren Verlauf schlecht ersichtlich ist oder die wegen ihrer Anlage eine besonders starke Mässigung der Geschwindigkeit erfordern."</i>
NE	Al. 3 : Prière d'inverser les représentations K29 et K30, soit la balise gauche, à gauche, et la balise droite, à droite.
bfu	Zu Absatz 1: Hindernisse, die mit Signal K.27 markiert sind, sollten zumindest auf Ausserortsstrassen in Bezug auf eine grundsätzliche Entschärfung ernsthaft überprüft werden. Der bfu-Report Nr. 61 Sicherheit auf Ausserortsstrassen führt uns zu dieser Forderung.
Public Haelt Schweiz	Wie bfu.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (2)

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

BE	Abs. 2: Aufgrund der Formulierung müsste beinahe jede Kurve mit schwarz-weissen Pfeilen versehen werden. Die meisten Kurven erfordern wegen ihrer Anlage eine Mässigung der Geschwindigkeit, ohne dass sie als gefährlich einzustufen sind. Textvorschlag: „... zeigen gefährliche Kurven an, die wegen ihrer Anlage eine erhebliche Mässigung der Geschwindigkeit erfordern.“
Kapo BE	Wie BE.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 12

BAV,
VS,
sva FR,
asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal,
Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.174 Sind Sie mit Art. 174 E-StBV einverstanden?

JA (63)

wovon Bund: 2 Kantone: 20 Übrige Stellen: 41

TG, SG, OW, GL, SO, BS, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, BAV, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, VöV, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (1)

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

NE Al. 1, lettre C : Ajouter le personnel d'entretien des routes, soit c le personnel des chantiers de construction et d'entretien des routes.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (8)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 6

BE Abs. 1 Bst d: Eine örtliche Einschränkung auf Zollämter und das grenznahe Gebiet erscheint unnötig: Vorschlag: *der Zollorgane bei Zollkontrollen*

Artikel 174 Absatz 1 neu: *Bei den Personen, deren Zeichen und Weisungen verbindlich sind, sollten auch diejenigen aufgezählt werden, die aufgrund einer in der Sonderbewilligung vorgeschriebenen Privatbegleitung ein Ausnahmefahrzeug oder einen Ausnahmetransport begleiten.*

TI Cpv. 1 let. g: il termine "appositi servizi delle fabbriche" va sostituito con "il personale dell'azienda" per uniformare la nomenclatura utilizzata anche all'art. 176.

SP Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.

Schweiz

Kapo BE

Wie BE.

Kapo TI Normativa vigente...Osstr 67 cpv 1 a. dagli agenti di polizia e della **polizia ausiliaria in uniforme**

Proposta normativa 174 cpv 1 a. dagli agenti di polizia
E' scomparsa l'indicazione "polizia ausiliaria", rientrano sotto quale categoria?...si tratta delle agenzie private che sempre più spesso sono confrontate con la gestione del traffico. Inoltre non esistono vincoli sul genere di strada pertanto sono da considerarsi abili in qualsiasi categoria autostrada compresa? ... per tutti?.

SSR Abs. 1 Bst. F: Verbindlichkeit für alle Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr, nicht nur auf Bergpoststrassen...

bfu Es ist unseres Erachtens schwer verständlich, dass bei den Zollorganen und den Führern von Fahrzeugen im öffentlichen Linienverkehr eine räumliche Beschränkung ihrer Zeichen und Weisungen gilt. Dies kann sich der Verkehrsteilnehmende kaum merken.

Public Health

Schweiz

Wie bfu.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 10

VS, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.175 Sind Sie mit Art. 175 E-StBV einverstanden?

JA (47)

wovon	Bund: 1	Kantone: 14	Übrige Stellen: 32
TG, OW, GL, SO, TI, JU, BL, GR, ZG, NE, GE, NW, AR, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, Stapo ZH, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo ZG, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 3
UR	Das verwendete Licht (Stablampe) darf nicht nur auf weiss oder gelb beschränkt werden. Die vorab bei den Blaulichtorganisationen (BORS) verwendeten Lampen haben eine rote Farbe (bzw. sie leuchten Rot)		
Kapo UR	Das verwendete Licht (Stablampe) darf nicht nur auf weiss oder gelb beschränkt werden. Die vorab bei den Blaulichtorganisationen (BORS) verwendeten Lampen haben eine rote Farbe (bzw. leuchten rot).		
bfu	Dass neu auch die Drehkelle bei Baustellen retroreflektieren muss, wird begrüsst.		
Public Health Schweiz	Wie bfu,		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (20)

wovon	Bund: 1	Kantone: 8	Übrige Stellen: 11
BAV	Soll mit der Aufzählung in Absatz 4 zukünftig die Rote Flagge der Bahnen gem. FDV R 300.2 Art 8.1.1 verboten werden? Wäre nicht eine entsprechende Formulierung wie in Absatz 3 sinnvoller für rote Hilfsmittel.		
SG	Gemäss Art. 174 sind weitere Personen befugt, den Verkehr zu regeln, wenn sie entsprechend gekennzeichnet sind. In Art. 175 wird ausschliesslich die Verkehrsregelung durch die Polizei erwähnt. Was gilt bei den anderen Personen? Nach Abs. 3 kann zur Verdeutlichung der Handzeichen nachts oder wenn die Sichtverhältnisse es erfordern, eine Stablampe mit weissem oder gelbem Licht verwendet werden. Nach Abs. 4 Bst. a wird das Gebot zum Halten mit rotem Licht gegeben. In der Praxis verfügen Polizei oder Feuerwehr nur über eine Lampe mit rotem oder gelbem Licht. Ein Wechsel während der Verkehrsregelung ist nicht praktikabel.		
BS	Einerseits besteht eine Begriffliche Ungenauigkeit. Der Begriff „Polizei“ sollte der Begrifflichkeit gemäss Art. 174 E-StBV entsprechen.		
BE	Abs. 1: Aufgrund der Formulierung müssen Verkehrsteilnehmer die Zeichen von verkehrsregelnden berechtigten Personen mit Ausnahme der Polizei nicht abwarten. Textvorschlag: „Wird der Verkehr durch berechnigte Personen gemäss Art. 174 Abs. 1 geregelt,...“ Abs. 3 Stablampen mit gelbem Licht -> weisse Stablampen streichen!		
ZH	Abs. 2: Der Entwurf sieht nur Handzeichen für den fahrenden Verkehr vor. Die heutige Regelung nach Art. 66 Abs. 2 SSV (Handzeichen für Fussgänger und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs) muss aber beibehalten werden. Abs. 4: Abs. 4 sollte um eine lit. c "Matrixleuchte oder Leuchtschrift" ergänzt werden.		
SH	Abs. 2: Die Haltezeichen sind auch für andere Verkehrsdienste rechtsverbindlich. Daher sollte das Wort „polizeiliche“ entfernt werden.		
LU	Abs. 4 weist darauf hin, dass das Gebot zum Halten mit einem roten Licht gegeben wird. Das ist gut so und wird auch heute so angewendet. Abs. 3 sollte dahingehend ergänzt werden, dass auch die Verwendung von roter Farbe explizit zulässig ist (Frage der Ausrüstung und Handhabung).		
AG	Abs. 1 kann gestrichen werden. Verbindlichkeit der Zeichen und Berechnigung sind in den Art. 174 und 176 umschrieben!		

	Abs. 1 und 2 Bereits in Art. 66 f. SVV und verschärft durch die Umstellung der Reihenfolge der beiden Artikel stellt sich für alle, die mit dem Begriff "Polizei" nicht vertieft vertraut sind, folgende Frage: Gelten die Zeichen nur, wenn sie "von der Polizei" gegeben werden oder auch dann, wenn sie zum Beispiel durch Militärangehörige erteilt werden? Antrag: 1 Wird der Verkehr durch <u>Personen</u> gemäss Art. 147 geregelt, ... 2 Die Handzeichen bedeuten: ...
SZ	Absatz 2: Darstellung berichtigen.
KSPD	Abs.1; an Art. 174 anpassen Abs.3 ; Praxis sind Stablampen mit rotem oder gelben Licht (Wechsel von weiss auf gelb oder rot ist unrealistisch und praxisfremd.
COCRBT	Al. 1 remplacer le mot police par toutes les personnes figurant à l'art. 174. (VD, tous)
Kapo BE	Wie BE.
Kapo AG	gelten die Zeichen nur bei der "Polizei"? "Wird der Verkehr durch Personen gemäss Art. 174 geregelt,
Kapo AI	Gemäss Art. 174 sind weitere Personen befugt, den Verkehr zu regeln. In diesem Artikel ist ausschliesslich die Polizei erwähnt. Was ist mit den anderen Personen?
Kapo BS	Wie BS.
Kapo SG	Gemäss Art. 174 sind weitere Personen befugt, den Verkehr zu regeln, wenn sie entsprechend gekennzeichnet sind. In diesem Art. wird ausschliesslich die Verkehrsregelung durch die Polizei erwähnt. Was ist mit den anderen Personen? Nach Abs. 3 wird tags ein weisser Stab und nachts eine Stablampe mit weissem oder gelbem Licht verwendet. Das Gebot zum Halten erfolgt nach Abs. 4 mit einem roten Licht. Praxis ist, dass die Polizei- oder Feuerwehrdienste in der Regel nur über eine Lampe mit rotem oder gelbem Licht verfügen. Ein Wechsel während der Verkehrsregelung ist unverhältnismässig und nicht praktikabel. Der Artikel ist praxisnah zu formulieren.
Kapo TG	Abs. 4 lit. c: Ergänzung: Matrixleuchte oder Leuchtschrift.
Kapo ZH	Wie ZH.
Kapo SH	Wie SH.
VöV	Ergänzung des Absatz 4 mit: c. Rote Flagge bei Bahnübergängen Die rote Flagge entspricht einem üblichen und eingeführten klaren Signalmittel der Bahnen gem. FDV R 300.2 Art 8.1.1. Tagsüber ist diese besser sichtbar als ein rotes Licht.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (11)

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 10

VS (Al 1 et 2 : remplacer "la police" par les personnes citées à l'art. 174),
 sva FR,
 asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,

3.176 Sind Sie mit Art. 176 E-StBV einverstanden?

JA (65)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 43
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, NE, GE, NW, AR, SZ, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Stapo ZH, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (3)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
UR	Aus unserer Sicht wünschenswert wäre eine schweizweite Bewilligungs-Doktrin der Verkehrsregelung. Somit könnte vermieden werden, dass es unterschiedliche Regelungen gibt.		
Kapo UR	Wünschenswert ist eine schweizweite Bewilligungs-Doktrin der Verkehrsregelung. Somit könnte vermieden werden, dass es unterschiedliche Regelungen gibt (Anforderungen würden festgelegt und würden für alle Kantone gelten).		
Kapo ZG	Es ist anzustreben, dass zukünftig eine schweizweit gültige Bewilligung der Verkehrsregelung ausgestellt werden kann. Im Moment besteht in dieser Sache ein ziemlicher Wildwuchs, was zu Verwässerungen führen kann, weil jeder Kanton die Bewilligung des anderen Kantons übernimmt. Da nicht genau festgelegt ist, was für Anforderungen an eine solche Bewilligung gestellt werden, ist die Unsicherheit gross.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
ZG	Entgegen dem geltenden Recht ist die Bewilligung der Verkehrsregelung nicht den kantonalen Polizeibehörden zu übertragen, sondern gesamtschweizerisch zu regeln. Im Interesse der Gleichbehandlung sind die Voraussetzungen der Bewilligungserteilung nach einheitlichen Kriterien auszugestalten. Antrag: Art. 176 ist entsprechend anzupassen.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 12
BAV, VS, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,			

3.177 Sind Sie mit Art. 177 E-StBV einverstanden?

JA (57)

wovon	Bund: 1	Kantone: 18	Übrige Stellen: 38
SG, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, NW, AR, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, SFV, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (9)

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 5
TG	Alle weiteren Regelungen des geltende Art. 78 VRV sollen, soweit erforderlich, in Form von Weisungen erlassen werden.		
BE	Allgemein: Modalitäten, welche die Bewilligungserteilung betreffen (Einzel-, Dauerbewilligung, Eintrag in Fahrzeugausweis, Zustellung von Bewilligungskopien etc.) sollen in Weisungen festgelegt werden. Wir erwarten, dass diese Weisungen den kantonalen Behörden vorgängig zur Stellungnahme unterbreitet und rechtzeitig vor Inkrafttreten vorgelegt werden (auch bei Änderungen). Die Praktiker an der Front sollen sich dazu äussern können und müssen sich die Änderungen rechtzeitig einleiten.		
UR	Wichtig: Alle weiteren Regelungen des bisherigen Art. 78 VRV sollen, soweit erforderlich, in Weisungen erlassen werden.		
SZ	Wichtig: Alle weiteren Regelungen des bisherigen Art. 78 VRV sollen, soweit erforderlich, in Weisungen erlassen werden.		
Kapo BE	Wie BE.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
ASTAG	Wir gehen davon aus, dass die in Aussicht gestellten Weisungen vor Erlass ebenfalls mit den direkt Betroffenen (ASTAG) auf die Praxistauglichkeit abgestimmt werden!		
asa	Wichtig: alle weiteren Regelungen des bisherigen Art. 78 VRV sollen, soweit erforderlich, in Weisungen erlassen werden.		
sva FR	Wie asa.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
BAV	In einem separaten Absatz 4 soll auf die speziellen Gefahren von Fahrleitungen bei Bahnübergängen bzw. in Strassenbahn- und Trolleybusbereichen hingewiesen werden. Insbesondere sind bewegliche Aufbauten (Kräne, Hebebühnen, etc.) vor Abfahrt in Grundstellung zu bringen.		
OW	Abs. 2: Durch das steigende Verkehrsaufkommen sind Ausnahmetransporte extrem aufwändig. Dadurch stellt sich die Frage ob diese nicht vermehrt während der Nacht durchgeführt werden könnten. Vorbehalten bleiben natürlich die Vermeidung von übermässigem Lärm etc. Dazu müssten vorausgehende oder anschliessende Leerfahrten bis 30 min. enthalten sein.		
Kapo OW	Abs. 2: Durch das steigende Verkehrsaufkommen sind Ausnahmetransporte extrem aufwändig. Dadurch stellt sich die Frage ob diese nicht vermehrt während der Nacht durchgeführt werden könnten. Vorbehalten bleiben natürlich die Vermeidung von übermässigem Lärm etc. Dazu müssten vorausgehende oder anschliessende Leerfahrten bis 30 min. enthalten sein.		
VöV	In einem separaten Absatz 4 soll auf die speziellen Gefahren von Fahrleitungen bei Bahn-		

	übergängen bzw. in Strassenbahn- und Trolleybusbereichen hingewiesen werden. Insbesondere sind bewegliche Aufbauten (Kräne, Hebebühnen, etc.) vor Abfahrt in Grundstellung zu bringen.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)			
wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 11
VS, TCS, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, ACS, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.178 Sind Sie mit Art. 178 E-StBV einverstanden?

JA (58)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 36
TG, SG, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, Stadt Bern, sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, SVSAA, asa, bfu, SFV, tpg, Public Health Schweiz, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
Schweiz. Städteverband	Die Verdeutlichung der Unteilbarkeit ist zu begrüßen. Allerdings wäre eine Präzisierung wünschenswert. Während die Formulierung, «wenn die Zerlegung aus technischen Gründen unmöglich ist», klar erscheint, lässt der Nachsatz «oder die Zerlegung und der Zusammenbau unzumutbare Kosten verursachen würde», aus unserer Sicht zu viel Spielraum offen. Hier wäre eine klarere Formulierung wünschenswert.		
Stapo Winterthur	Grundsätzlich einverstanden. Die Verdeutlichung der Unteilbarkeit ist zu begrüßen. Wunsch um Präzisierung: Während die Formulierung, "wenn die Zerlegung aus technischen Gründen unmöglich ist", klar erscheint, lässt der Nachsatz "oder die Zerlegung und der Zusammenbau unzumutbare Kosten verursachen würde", aus unserer Sicht zu viel Spielraum offen. Hier wäre eine klarere Formulierung wünschenswert.		

NEIN ()

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

NEIN mit Bemerkung (8)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 6
OW	Abs. 2: Als unteilbare Ladung sollen auch Maschinenzubehör wie z.B. Anbauteile eines Baggers (Schaufel) beinhalten. Dies ist schon heute Praxis obwohl die momentane Gesetzgebung auch anderes interpretiert werden könnte. Vorbehalten bleibt die Einhaltung des Gesamtgewichtes gemäss Sonderbewilligung.		
LU	Formulierungsvorschlag: Abs. 1 zweiter Satz: "Bewilligt werden können... wenn damit weitere Transporte vermieden werden können".		
Kapo OW	Abs. 2: Als unteilbare Ladung sollen auch Maschinenzubehör wie z.B. Anbauteile eines Baggers (Schaufel) beinhalten. Dies ist schon heute Praxis obwohl die momentane Gesetzgebung auch anderes interpretiert werden könnte. Vorbehalten bleibt die Einhaltung des Gesamtgewichtes gemäss Sonderbewilligung.		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
ASTAG	Wir lehnen die Absätze 2 und 3 in dieser Form ab. Zwar sollen sie den Interpretationsspielraum einschränken, durch die verwendeten Begriffe wie „unzumutbar, ohne Weiteres, geeignete Unterlagen“ wird jedoch das Gegenteil bewirkt. Insbesondere Absatz 3, der - einmal mehr - unnötige administrative Aufwendungen bei den Transportunternehmen zur Folge hätte, lehnen wir strikte ab. Denn die Unteilbarkeit der Ladung ist bereits beim Bewilligungsverfahren Gegenstand von Abklärungen und braucht bei der Transportdurchführung nicht erneut nachgewiesen zu werden. Wenn überhaupt, so wären die mit den Absätzen 2 und 3 verfolgten Zwecke höchstens auf Weisungsebene festzulegen oder zu konkretisieren.		
strasse schweiz	Die Abs. 2 und 3 werden in der vorliegenden Form abgelehnt. Zwar sollen sie den Interpretationsspielraum einschränken, durch die Verwendung von Begriffen wie „unzumutbar“, „ohne Weiteres“ und „geeignete Unterlagen“ wird jedoch das Gegenteil bewirkt. Insbesondere Abs. 3, der – einmal mehr – unnötige administrative Aufwendungen bei den Transportunternehmen zur Folge hätte, lehnen wir ab. Denn die Unteilbarkeit der Ladung ist bereits beim Bewilligungsverfahren Gegenstand von Abklärungen und braucht bei der Transportdurchführung nicht erneut nachgewiesen zu werden. Wenn überhaupt, so		

	wären die mit den Abs. 2 und 3 verfolgten Zwecke höchstens auf Weisungsebene festzulegen bzw. zu konkretisieren.
FMS	Wie strasseschweiz.
AGVS	Wir lehnen die Absätze 2 und 3 in dieser Form ab. Zwar sollen sie den Interpretationsspielraum einschränken, durch die verwendeten Begriffe wie „unzumutbar, ohne Weiteres, geeignete Unterlagen“ wird jedoch das Gegenteil bewirkt. Insbesondere Absatz 3, der - einmal mehr - unnötige administrative Aufwändungen bei den Transportunternehmen zur Folge hätte, lehnen wir strikte ab. Denn die Unteilbarkeit der Ladung ist bereits beim Bewilligungsverfahren Gegenstand von Abklärungen und braucht bei der Transportdurchführung nicht erneut nachgewiesen zu werden. Wenn überhaupt, so wären die mit den Absätzen 2 und 3 verfolgten Zwecke höchstens auf Weisungsebene festzulegen oder zu konkretisieren.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 12
BAV, VS, TCS, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, ACS, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.179 Sind Sie mit Art. 179 E-StBV einverstanden?

JA (56)

wovon Bund: 1 Kantone: 20 Übrige Stellen: 35

TG, SG, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD,
Stadt Bern,
sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU,
SP Schweiz,
Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, asa, bfu, SFV, ACS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, Mobilitant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo SG,
Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG,

JA mit Bemerkung (6)

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 6

Schweiz. Städte- verband	Die im Entwurf gewählte Formulierung des 2. Satzes in Absatz 2 birgt Unsicherheit. Besser wäre aus unserer Sicht die Formulierung, dass die Behörde in begründeten Fällen an Traktoren und Lastwagen höchstens zwei Ausnahmeanhänger bewilligen kann.
Stapo Winter- thur	Grundsätzlich einverstanden. Die im Entwurf gewählte Formulierung des 2. Satzes in Absatz 2 birgt allerdings Unsicherheit. Besser wäre aus unserer Sicht zu formulieren, dass die Behörde in begründeten Fällen an Traktoren und Lastwagen höchstens zwei Ausnahmeanhänger bewilligen kann.
strasse schweiz	In Abs. 2 schlagen wir folgende Ergänzung vor: „An Motorkarren , Traktoren und Lastwagen (...)“
FMS	Wie strasseschweiz.
BUL	i.O.
SIK	Wie BUL.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 3

OW	Abs. 1: Ausnahmefahrzeuge sollen teilbare Güter transportieren können, wenn dadurch die gesetzlichen Höchstmasse wie Gewicht Höhe, Länge, Breite eingehalten werden. Dies würde vorallem bei Rückfahrten allfällige Leerfahrten bzw. Zusatzfahrten stark reduzieren. Ein „Missbrauch“ dieser Sondervorschrift würde sich nicht ergeben, weil die Fahrzeuge meist ein hohes Eigengewicht aufweisen und auf Grund der Manövrierbarkeit für normale Transporte zu aufwändig wären.
BE	Inhalt gut, Formulierung widersprüchlich resp. unklar -> Formulierung aus bisherigem Art. 82 berücksichtigen!
Kapo BE	Wie BE.
Kapo OW	Abs. 1: Ausnahmefahrzeuge sollen teilbare Güter transportieren können, wenn dadurch die gesetzlichen Höchstmasse wie Gewicht, Höhe, Länge, Breite eingehalten werden. Dies würde vorallem bei Rückfahrten allfällige Leerfahrten bzw. Zusatzfahrten stark reduzieren. Ein ‚Missbrauch‘ dieser Sondervorschrift würde sich nicht ergeben, weil die Fahrzeuge meist ein hohes Eigengewicht aufweisen und auf Grund der Manövrierbarkeit für normale Transporte zu aufwändig wären.
SVLT	Ziffer 2; Ergänzung: An „Motorkarren“, Traktoren und Lastwagen können höchstens ...

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)

wovon Bund: 1 Kantone: 2 Übrige Stellen: 12

BAV,
LU, VS,
TCS, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal,
Schweizer Wanderwege, kf, VAE,
Stapo ZH,

3.180 Sind Sie mit Art. 180 E-StBV einverstanden?

JA (54)

wovon	Bund: 1	Kantone: 15	Übrige Stellen: 38
OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, GR, NE, GE, NW, VD, Stadt Bern, sua FR, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (2)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen:
AG	Unter Ziffer 3.68 stellten wir den Antrag, dass die Kompetenznorm der Behörden betreffend tieferer Geschwindigkeit für Ausnahmefahrzeuge nicht zu streichen sei. Sofern die Kompetenznorm nicht in Art. 68 E-StBV aufgenommen würde, so wäre sie hier aufzunehmen.		
SZ	Die Fahrzeughöhe ist in diesem Artikel vergessen gegangen. Absatz 1: Dieser Absatz ist in Ordnung, wenn die Weisung des Astra betreffend Dauerbewilligung (Kantone können auch für Importfahrten Dauerbewilligungen erteilen) bestehen bleibt. Absatz 4: Warum wird in diesem Absatz von Durchgangstrassen gesprochen, wenn im Abs. 3 der Begriff Durchgangsstrassen durch das Aufzählen der Strassen ersetzt wurde. Wenn von Durchgangsstrassen gesprochen wird, muss auch die Verordnung über das Befahren von Durchgangstrassen angepasst werden.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (14)

wovon	Bund: 1	Kantone: 6	Übrige Stellen: 7 (1)
BAV	Bei Ausnahmetransporten sind die Infrastrukturbetreiber der Bahnen in den Bewilligungsprozess einzubeziehen.		
TG	Im Gegensatz zu Art. 79 Abs. 2 lit. A VRV ist in Art. 180 Abs. 3 E-StBV die Beschränkung der Fahrzeughöhe von vier Meter nicht mehr erwähnt.		
SG	Abs. 3 Bst. A: Hier ist auch noch eine Fahrzeughöhe zu bestimmen. Abs. 4 ist zu streichen, da der hier übernommene Art. 110 Abs. 4 SSV in der Praxis keine Bedeutung mehr hat.		
LU	Abs. 1 und Abs. 2: Das ASTRA erteilt für Fahrten auf den Nationalstrassen einheitlich die Fahrbewilligungen, unabhängig von Import und Export sowie von Ziel und Quelle. Das ASTRA arbeitet mit den kantonal zuständigen Stellen zusammen, so dass örtliche Begebenheiten einfließen können. Die Kantone sind nur noch für die Bewilligung von kantonalen Transporten zuständig.		
ZG	Antrag: In Abs. 3 Bst. A ist zusätzlich die Fahrzeughöhe festzulegen. Abs. 4 entspricht dem geltenden Art. 110 Abs. 4 SSV. Diese Bestimmung hat keine praktische Bedeutung mehr. Antrag: Abs. 4 ist zu streichen.		
UR	Wir schlagen vor, Absatz 3 mit der Angabe der maximalen Fahrzeughöhe zu ergänzen.		
AR	Höhenangabe fehlt (Fahrzeughöhe über 4 m), Verweis Art. 79, Abs. 2 lit. A VRV.		
Kapo AR	Wie AR.		
Kapo AI	Wie Kapo AR.		
Kapo TG	In Abs. 3 ist die Beschränkung der Fahrzeughöhe von 4 m nicht mehr erwähnt, wie dies in Art. 79 Abs. 2 lit. a VRV festgehalten ist. Dies ist ebenfalls wieder zu beschränken.		
Stapo	Höhenangabe fehlt (Fahrzeughöhe über 4 m), Verweis Art. 79, Abs. 2 lit. a VRV.		

Chur	
Stapo SG	Höhenangabe fehlt (Fahrzeughöhe über 4 m), Verweis Art. 79, Abs. 2 lit. a VRV.
VöV	Bei Ausnahmetransporten sind die Infrastrukturbetreiber der Bahnen in den Bewilligungsprozess einzubeziehen.
asa	Die Fahrzeughöhe ist in diesem Artikel zu ergänzen. Abs. 4: Wir beantragen die Streichung dieses Absatzes. Der hier übernommene Art. 110 Abs. 4 SSV hat seine Bedeutung in der Praxis verloren.
Twerenbold Paul	Die Nachtfahrtaufgabe einer Bewilligungsbehörde gilt auch für zusammenhängende Sonderbewilligungen auf National- und Kantonsstrassen vom Start- bis zum Zielort. Absatz 4 ist zu streichen, da diese Verpflichtung der Kantone / des ASTRA losgelöst von einem konkreten Ausnahmefahrzeug / -transport nicht umsetzbar ist.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (12)		
wovon	Bund:	Kantone: 1 Übrige Stellen: 11
VS, TCS, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,		

3.181 Sind Sie mit Art. 181 E-StBV einverstanden?

JA (63)

wovon Bund: 1 Kantone: 20 Übrige Stellen: 42

TG, SG, OW, GL, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD,
Stadt Bern,
sva FR, Tiefbauamt NW,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, asa, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS,
SVLT, BUL, SIK, Mobilant.org,
KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW,
Kapo SG, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo
Winterthur,

JA mit Bemerkung ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (5)

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 2

BE	Anmerkung zu Abs. 1, 2. Satz Für das Kriterium, ob ein Sonntagsfahrverbot nicht gilt ist nicht massgebend, ob dieser Tag von einzelnen Personen gefeiert wird oder nicht. Die bereits heute vorhandene sprachliche Ungenauigkeit sollte korrigiert werden. <u>Antrag:</u> <u>Wird Gilt</u> in einem Kanton oder Kantonsteil einer dieser Tage nicht <u>gefeiert als offizieller Feiertag</u>, so gilt dort auch das Sonntagsfahrverbot nicht.
LU	Abs. 3: "... unter das Sonntags- und Nachfahrverbot fallen gewerbliche Transporte ab 3,5 t" (Begründung: Es wird immer mehr auf Lieferwagen ausgewichen).
AG	Abs. 1 Satz 2 Das Kriterium, ob ein Sonntagsfahrverbot nicht gilt, ist nicht der Umstand, ob dieser Tag von einzelnen Personen gefeiert wird oder nicht. Die bereits heute vorhandene sprachliche Ungenauigkeit sollte korrigiert werden. <u>Antrag:</u> <u>Gilt</u> in einem Kanton oder Kantonsteil einer dieser Tage nicht <u>als offizieller Feiertag</u>, so gilt dort auch das Sonntagsfahrverbot nicht.
Kapo BE	Wie BE.
IGBF	Das Sonntags- und Nachfahrverbot sollte, zumindest im Bereich der Autobahnen, Auto- und Hauptstrassen endlich jenem der EU angepasst werden: - Aufhebung des Nachfahrverbotes (der Ausnahmen werden ja doch immer mehr); - Sonntagsfahrverbot von Samstag, 24.°° bis Sonntag 22.°° Uhr Eine solche Anpassung hätte verschiedene Vorteile: - Entlastung der Strassen tagsüber; - Weniger Staus, weniger Stress für Chauffeure und übrige Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer; - Möglichkeit für besseres Zeitmanagement im Transportgewerbe; - Usw., usf. Insgesamt ist das Sonntags- und Nachfahrverbot ja bereits allein schon durch die Bestimmung, dass ¼ des Ladegewichts durch andere Güter, welche nicht zwingend in dieser Zeit transportiert werden muss, aufgeweicht, so dass die Glaubwürdigkeit der bestehenden Regelung doch bereits sehr leidet!

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 12

BAV,
VS,

vif LU,
VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer
Wanderwege, kf, VAE,
Stapo ZH, Kapo SO,

3.182 Sind Sie mit Art. 182 E-StBV einverstanden?

JA (66)

wovon Bund: 1 Kantone: 20 Übrige Stellen: 45

TG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, GR, ZG, GE, UR, NW, AR, SZ, VD,
Stadt Bern,
sva FR, Tiefbauamt NW,
SP Schweiz,
Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband,
SVSAA,
ASTAG, asa, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS,
SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF,
KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW,
Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo
Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,

JA mit Bemerkung (1)

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

NE Al. 1, lettre F : Dernière phrase, ajouter : ... et les courses d'intervention **des services d'entretien**. Suppression "hivernal". Cela permet tous les travaux d'entretien de nuit.

NEIN ()

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (2)

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen:

SG In Abs. 1 Bst. f am Ende ist «Fahrten bei Winterdiensteinsätzen» zu ersetzen durch «Fahrten zum Unterhalt der Strassen». Diese Anpassung ist nötig, weil nicht nur der Winterdienst, sondern generell der Unterhalt der Strassen unabhängig vom Wochentag und der Tageszeit zu erfüllen ist.

AG Abs. 3
Art. 91a VRV wurde durch Ziff. I der V vom 1. Okt. 2010 in die VRV eingefügt und ist in Kraft seit 1. Januar 2011. Betreffend Art. 91a Abs. 3 Satz 2. und 3 mit dem Wortlaut: "Dem Transport darf eine Leerfahrt von höchstens 30 Minuten vorangehen oder nachfolgen. Für längere Leerfahrten ist eine Bewilligung nach Artikel 92 Absatz 1 erforderlich." Die Unzulänglichkeiten dieser Bestimmung erfordern eine Korrektur so rasch als möglich.
Antrag:
Dem Transport darf die notwendige Leerfahrt vorangehen oder nachfolgen.

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (13)

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 11

BAV,
VS,
vif LU,
VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE,
Stapo ZH,

3.183 Sind Sie mit Art. 183 E-StBV einverstanden?

JA (68)

wovon	Bund: 1	Kantone: 23	Übrige Stellen: 44
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, Stadt Bern, sva FR, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, asa, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilisant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: ... (1)
Tweren- bold Paul	Die Nachtfahrtaufgabe einer Bewilligungsbehörde gilt auch für zusammenhängende Sonderbewilligungen auf National- und Kantonsstrassen vom Start- bis zum Zielort. Die Zuständigkeiten für Sonntags- 7 Nachtfahrtbewilligungen gemäss Abs. 3 stimmen nicht mit den Zuständigkeiten für Ausnahmefahrzeuge / -transporte gemäss Art. 180 Abs. 1 überein. Nachtfahrten im Zusammenhang mit Ausnahmefahrzeugen / -transporten sind Auflagen und keine eigenständigen Bewilligungen und werden deshalb von Letzteren vorgeschrieben. Folglich muss entweder Art. 183 Abs. 2 Bst. d gestrichen oder Art. 183 Abs. 3 sinngemäss wie folgt ergänzt werden: Die Zuständigkeit für Bewilligungen gemäss Abs. 2 Bst. d richten sich nach Art. 180 Abs. 1.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 12
BAV, VS, vif LU, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH, Kapo SO,			

3.184 Sind Sie mit Art. 184 E-StBV einverstanden?

JA (61)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 38
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, VD, Stadt Bern, sva FR, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, SVSAA, bfu, TCS, ACS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN (1)

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
asa,			

NEIN mit Bemerkung (6)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 5
SZ	Absatz 5: Bst. d berichtigen (Geltungsbereich).		
COCRB	Al. 1 Qu'en est-il du trafic de ligne sur autoroute (ceinture, être debout), exemple Fribourg-Bulle sur l'A12 ? (approbation par l'OFROU) (VD, FR)		
Schweiz. Gewerbeverband	Wie ASTAG.		
ASTAG	Absatz 5 Buchstaben c und d entsprechen nicht dem geltenden Art. 76 VRV. Wir nehmen an, es handelt sich um einen unbeabsichtigten Schreibfehler!		
SFV	Absatz 3, Bst d: der Buchstabe d muss zwei Zeilen höher gesetzt werden.		
AGVS	Absatz 5 Buchstaben c und d entsprechen nicht dem geltenden Art. 76 VRV. Wir nehmen an, es handelt sich um einen unbeabsichtigten Schreibfehler!		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (14)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 12
BAV, VS, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, strasseschweiz, FMS, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.185 Sind Sie mit Art. 185 E-StBV einverstanden?

JA (66)

wovon	Bund: 1	Kantone: 22	Übrige Stellen: 43
TG, SG, OW, GL, SO, BS, BE, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, vif LU, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, Mobilitant.org, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo BE, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Kapo SH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung (1)

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen:
TI	Dal 2007 è possibile il traino con slitte a motore di rimorchi adibiti al trasporto di persone. Altre ordinanze (OETV) e direttive federali avrebbero dovuto essere di conseguenza adeguate. Ciò non è però stato fatto. Pertanto in questo ambito sono in vigore norme fra di loro contraddittorie. Chiediamo che queste incongruenze vengano sanate.		

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 13
BAV, VS, sva FR, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, tpg, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

3.186 Sind Sie mit Art. 186 E-StBV einverstanden?

JA (63)

wovon	Bund: 1	Kantone: 21	Übrige Stellen: 41
TG, SG, OW, SO, BS, TI, JU, BL, ZH, SH, LU, AG, GR, ZG, NE, GE, UR, NW, AR, SZ, VD, Stadt Bern, Tiefbauamt NW, SP Schweiz, Schweiz. Städteverband, Schweiz. Gewerbeverband, SVSAA, ASTAG, bfu, SFV, TCS, ACS, strasseschweiz, FMS, tpg, Public Health Schweiz, FREC, AGVS, SVLT, BUL, SIK, IGBF, KSPD, COCRBT, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo SG, Stapo Winterthur,			

JA mit Bemerkung ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN ()

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

NEIN mit Bemerkung (4)

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
GL	Das Verbot von Rundstreckenrennen ist veraltet und kann bei dieser Gelegenheit endlich abgeschafft werden. Bemerkung zu Art. 178: Abs. 2 und 3 sind zu restriktiv formuliert. Bergrennen oder Nostalgie-Rallyes bzw. - Rennen wie das Klausen-Memorial sind kaum oder nur sehr schwer bewilligungsfähig. An der Durchführung solcher Anlässe besteht aber mitunter durchaus ein legitimes Interesse und Bedürfnis. Vorzuziehen ist jedenfalls eine Kann-Formulierung (Die Bewilligung kann verweigert werden, wenn ...).		
BE	Artikel 186 Absatz 1 Das Verbot von Veranstaltungen, bei denen die Teilnehmer einander gemäss Reglement durch gegenseitige Beschädigung zum Ausscheiden zwingen dürfen (sogenannte Stock-Car-Veranstaltungen u. dgl.) hat bis jetzt nie zu Diskussionen und Problemen geführt. Wir beantragen, das Verbot weiterzuführen. <i>Stock-Car-Veranstaltungen stellen ein erhöhtes Umweltrisiko dar (Beschädigungen, allenfalls verbunden mit Öl- und Treibstoffverlust, Veranstaltungen allenfalls auf landwirtschaftlichen Nutzflächen). Die kantonalen Bestimmungen in Art. 48 Abs. 4 StrVV «Übermässig risikobehaftete oder auf Destruktion ausgerichtete Veranstaltungen werden nicht bewilligt» durften nicht genügen, um solche Veranstaltungen zum Vornherein abzublocken. Die entsprechenden Abklärungen würden sich aufwändig gestalten und heikle Abgrenzungsprobleme mit sich bringen.</i>		
Kapo BE	Wie BE.		
Mobil- tant.org	Nous n'approuvons pas ces interdictions, notamment les courses sur circuit avec public qui découlent d'un accident qui a eu lieu il y a plus de 50 ans. Nous demandons sa suppression.		

Keine Stellungnahme / nicht betroffen (15)

wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 13
BAV, VS, sva FR, vif LU, asa, VCS, Pro Velo Schweiz, velosuisse, VöV, Stiftung SchweizMobil, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, kf, VAE, Stapo ZH,			

Weitere Bemerkungen

Kanton Aargau

Bemerkungen zu Art. 188 (Strafbestimmungen)

Bst. b)

Mit Busse soll bestraft werden, wer unzulässige Parkscheiben herstellt oder abgibt. Die Herstellung und Abgabe von Parkscheiben ist nicht in der E-BSTV geregelt. Ferner ist nicht ersichtlich, was das Schutzobjekt dieser Strafnorm sein soll.

Antrag:

Ersatzlose Streichung

Bst. c)

Mit Busse soll bestraft werden, wer ohne die erforderliche Berechtigung den Verkehr regelt. Diese Strafbestimmung ist unnötig. Soweit das Schutzobjekt die Verkehrssicherheit ist, so greift Art. 90 ff i.V.m. Art. 26 SVG, soweit das Schutzobjekt das Gewaltmonopol des Staats ist, so kommt Art. 287 StGB (Amtsanmassung) zur Anwendung.

Antrag:

Ersatzlose Streichung

Abbildungen der Signale und Markierungen

Grundsätzlich erachten wir die Neugestaltungen als durchaus ansprechend und gelungen. Folgende Bemerkungen möchten wir dennoch anbringen:

A.15; Kinder: Das Kind rechts (vom Betrachter aus gesehen) sieht von seiner Körperform her nicht wie ein Kind aus (von den Proportionen her sehr gelungen ist hingegen das Kind im Signal E.02; Fussgängerzone). A.26; Bahnübergang ohne Schranken: Es stellt sich für uns die Frage, ob eine Dampflokomotive immer noch das richtige Motiv ist.

Auf den Signalen B18 (Verbot für Tiere) und C18 (Reitweg) werden zwei verschiedene Pferde abgebildet!

Kapo BS

Anzumerken ist, dass wir auch mit Art. 187 bis 191 E-StBV einverstanden sind.

Touring Club Suisse (TCS)

Les art. 187 à 191 sont également acceptés.

Mobilitant.org

Pour l'article 187 :

Alinéa 2 Les organisateurs n'ont aucun droit à l'autorisation. Celle-ci ~~doit~~ **peut** être refusée.

~~notamment lorsque la manifestation risquerait de causer un bruit excessif ou persistant qui serait incommode. Elle sera également refusée si la manifestation doit se dérouler sur une piste dont l'exploitation normale, quoique non soumise à autorisation, va à l'encontre des buts visés par l'éducation routière et la lutte contre le bruit.~~

Ces considérations ne sont pas acceptables. Il n'existe pas un droit « au silence ou à la tranquillité » qui priverait une partie de la population de s'amuser. Pour ce qui est de « l'éducation routière », les courses sur circuit et sécurisée améliorent considérablement les capacités de réaction et de gestion de la conduite.

Un exemple donc inutile et contre-productif, comme ceux que visent à supprimer la refonte de ces ordonnances.

COCRBT

Art.187 : délai d'un mois à prolonger à 2 mois. Traduction ? parler de manifestations soumises à autorisation (sportives et non sportives) !! (TOUS)