



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Strassen ASTRA**

# **Verordnung über die behördliche Strassen- signalisation (BSSV)**

## **Ergebnisse der Anhörung**

#### 4. Fragen zur E-BSSV

##### 4.1 Sind Sie mit Art. 1 E-BSSV einverstanden?

###### JA ( 66 )

wovon Bund: 1 Kantone: 23 Übrige Stellen: 42

BAV

AG, AR, BE, BL, BS; GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, Mobilitant.org, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA tcs, tpg, VöV, Wanderwege

###### JA mit Bemerkung ( 3 )

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 2

VD Attention à l'orthographe de "parenthèse"!

bfu Die Zweiteilung des Artikels gibt den Reklamen alleine mehr Gewicht.

Public Health Die Zweiteilung des Artikels gibt den Reklamen alleine mehr Gewicht.

###### NEIN ( 1 )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

Mobilitant.org

###### NEIN mit Bemerkung ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

###### Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 11 )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 11

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre Patronal, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse

**4.2 Sind Sie mit Art. 2 E-BSSV einverstanden?****JA ( 67 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 23 Übrige Stellen: 43

BAV

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg, VöV, Wanderwege

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

TI Il tennine "segnalazione" è sbagliato. In lingua italiana i termini "Signalisation" e "signalisation" si traducono con "segnaletica". Tutta l'ordinanza va corretta in tal senso.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 13 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 13

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse



	<p>dere Verordnungen (z.B. die OBV) Auswirkungen haben. Für Markierungen sollte die Kompetenz auch an ein Departement delegiert werden können. Solche Verkehrseinschränkungen haben eher einen untergeordneten Charakter und sind meist weniger einschneidend. Sie müssen auch nach heutigem Recht nicht publiziert werden.</p>
Mobil- tant.org	<p>S'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, on optera pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation <b>et en respectant le principe de proportionnalité.</b></p> <p>Il s'agit de diminuer la mise en place limitations ou des mesures trop restrictives qui trop souvent prises par les autorités.</p>
Netzwerk Kind und Verkehr	<p><b>Antrag 2: Art.3 Allgemeine Anforderungen an die Strassensignalisation</b> <b>Abs. 7 (neu): Bei länger andauernden Bauvorhaben, z.b. Belagsarbeiten, sind wichtige Signale und Markierungen rasch, notfalls in provisorischer Ausführung anzubringen.</b></p> <p>Begründung: Es kommt immer wieder vor, dass die Behörden und Bauunternehmen bei Sanierungen von Strassen über Monate hinweg zuwarten, bis sie entfernte Markierungen (z.B. Fussgängerstreifen) reinstallieren resp. auf provisorische Weise einsetzen, was zu gefährlichen Situationen führt. Es gibt heute technisch viele Möglichkeiten, Markierungen provisorisch aufzukleben bis der definitive Strassenbelag eingesetzt wird</p>
VöV	<p>Absatz 6 ist nicht korrekt. Für Lichtsignale mit fehlersicherer Sperrung des Strassenverkehrs nach AB-EBV 37C.3.4 gilt das Eisenbahnrecht. Zudem ist zu präzisieren, dass das Anbringen von Lichtsignalen direkt an Bahnübergängen in der Verantwortung der Bahnen liegt, Textvorschlag wie folgt; Für das Anbringen und die Ausgestaltung der Signale direkt am BUe gilt das Eisenbahnrecht. Davon ausgenommen ist die Ausgestaltung der Lichtsignale und des Signals Strassenbahn.</p>
Wander- wege	<p>Antrag: Abs. 5 Ergänzen: Im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen <b>sowie auf Wanderwegen gemäss Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege</b> dürfen nur die bundesrechtlich vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden.</p>
SSR	<p>Abs. 3: Im Gegensatz zu Ausnahmeregelungen für Polizei, Feuerwehr und Zivilschutz in der StBV sind hier unverständlicherweise Feuerwehr und Zivilschutz ausgeschlossen.</p>
Bereich LV	<p><b>Abs. 5</b> <b>Ergänzen:</b> Im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen <u>sowie auf Wanderwegen gemäss Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 (SR 704)</u> dürfen <u>nur die bundesrechtlich vorgesehenen Signale und Markierungen</u> verwendet werden.</p>

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 18 )</b>		
wovon	Bund:	Kantone: 1                      Übrige Stellen: 17
AR Kapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo St. Gallen sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse		

**4.4 Sind Sie mit Art. 4 E-BSSV einverstanden?****JA ( 51 )**

wovon Bund: Kantone: 19 Übrige Stellen: 32

AG, BE, BL, GE, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo BE, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 4 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 2

JU Plus contraignant pour les propriétaires de routes

LU Wir begrüßen es, dass auf eine Vorgabe zur Häufigkeit der regelmässigen Prüfungen der örtlichen Verkehrsanordnungen verzichtet wurde, zumal die Durchsetzbarkeit ohnehin Fragen aufwerfen würde.

bfu Dass Signale und Markierungen periodisch zu überprüfen sind, ist zu begrüßen. Wann und in welchem Rhythmus dies der Fall sein muss, wird wohl bald in den entsprechenden Normen geregelt (Road Safety Inspection RSI).

Public Health Dass Signale und Markierungen periodisch zu überprüfen sind, ist zu begrüßen. Wann und in welchem Rhythmus dies der Fall sein muss, wird wohl bald in den entsprechenden Normen geregelt (Road Safety Inspection RSI).

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 5 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 3

BS Die Ausführungen in Absatz 2 lassen einen sehr grossen Handlungsspielraum zu. Wir schlagen eine präzisere Formulierung vor: ~~2 Beschädigte Signale sind zu ersetzen und Markierungen rechtzeitig zu erneuern~~ Signale und Markierungen sind zu erneuern, wenn sie ihre Funktion nicht mehr erbringen können.

SH Abs. 1: Dieser Artikel ist zu allgemein gefasst. Auf Grund der vorliegenden Interpretation besteht für die Behörden kein Anreiz, eine solch aufwändige Arbeit durchzuführen.

Kapo BS Die Ausführungen in Absatz 2 lassen einen sehr grossen Handlungsspielraum zu. Wir schlagen eine präzisere Formulierung vor: ~~2 Beschädigte Signale sind zu ersetzen und Markierungen rechtzeitig zu erneuern~~ Signale und Markierungen sind zu erneuern, wenn sie ihre Funktion nicht mehr erbringen können.

Kapo SH Abs. 1: Dieser Artikel ist zu allgemein gefasst. Auf Grund der vorliegenden Interpretation besteht für die Behörden kein Anreiz, eine solch aufwändige Arbeit durchzuführen.

Wanderwege Bemerkungen: Abs. 1  
Wir gehen davon aus, dass Wanderwegwegweiser nicht betroffen sind. Wanderwege stellen meistens saisonale Angebote. Eine vollständige saisonale Entfernung der Wegweiser auf Wanderwegen ist weder machbar noch sinnvoll.**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 21 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 19

BAV

AR

Kapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo St. Gallen

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Mobilant.org, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV

#### 4.5 Sind Sie mit Art. 5 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 41 )

wovon	Bund:	Kantone: 17	Übrige Stellen: 24
BE, BL, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH vif LU, Tiefbauamt NW Kapo AG, Kapo BE, Kapo BL, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, SIK, strasseschweiz, SVSAA, tpg			

##### JA mit Bemerkung ( 4 )

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 2
NE	Al. 5 : Supprimer l'alinéa 5 ; il est quelquefois <b>indispensable</b> de placer des signaux à intervalles rapprochés.		
VS	L'ordre de pose des signaux doit être maintenu conformément au droit actuel		
Städteverband	<p>In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Eine Minderheit lehnt die Bestimmung aus folgenden Gründen ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abs. 2: In Bezug auf die Anzahl Signale, welche an einem Standort zulässig sind, sollen Wegweiser und Zusatztafeln je als eigenständige Einheit gelten. Eine Minderheit lehnt diese Regelung nicht zuletzt aus Kostenüberlegungen ab. Die Umsetzung würde etwa der Stadt Bern Kosten im Umfang von rund 1,2 Mio. Franken verursachen. Zudem führt die Minderheit an, Lichtsignalanlagen oder Lichtsignalgeber seien separat zu betrachten und gehören nicht in die Aufzählung.</li> <li>- Abs. 2: Der Begriff «Zusatzeinrichtungen» ist nicht klar. Wenn damit Kontrasttafeln und Kontrasttafeln mit Pfeil und Blinker gemeint sind, dann ist dies eindeutiger zu formulieren.</li> <li>- Wichtig ist in diesem Zusammenhang die sichtbare Zuordnung für einen bestimmten Verkehrsstrom: So sollen z.B. 4 Signale für die eine Richtung A und am gleichen Mast weitere 4 Signale für den Querverkehr B montiert werden können, wenn diese für die Richtung A nicht gesehen oder zugeordnet werden können.</li> <li>- Zudem fordert die Minderheit eine Ergänzung: Vortrittssignale, Fahrtrichtungsgebote und Abbiegeverbote müssen bei LSA an den LSA-Mast montiert werden. Eine solche Regelung könne nicht nur in der SN festgelegt werden, sie gehöre in die Verordnung.</li> </ul>		
tcs	la solution proposée semble être un bon compromis entre le besoin de signalisation accru lié au développement du trafic et du réseau routier d'une part, et la volonté de limiter la forêt de panneau d'autre part. Le TCS compte ici sur les autorités pour appliquer, surveiller et faire appliquer strictement les principes de la nouvelle OSRO-P et limiter au maximum les signaux.		

##### NEIN ( )

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

##### NEIN mit Bemerkung ( 22 )

wovon	Bund:	Kantone: 5	Übrige Stellen: 17
AG	Abs. 3: Die Reihenfolge gemäss SSV Art. 101 Abs. 6 soll beibehalten werden.		
AR	Am gleichen Pfosten dürfen aus Sicht des Verkehrsteilnehmers lediglich drei .....		
BS	Wir sind der Auffassung, dass die Regelung in Absatz 2 bei Standorten mit Lichtsignalen nicht praxistauglich ist. Es führt dazu, dass Signale und Lichtsignale vielfach getrennt und dadurch zusätzlich Signalstandorte zu schaffen wären. Wir beantragen daher auf den Einbezug der Ampeln vollständig zu verzichten.		
SG	Abs. 2: Die "Hierarchie" über das Anbringen der Signale darf nicht weggelassen werden, insbesondere nicht bei Wegweisern. Es darf nicht sein, dass der Verkehrsteilnehmende sich nicht rechtzeitig orientieren kann.		
SH	Abs. 2: Die Reihenfolge muss gemäss altem Artikel 101 Abs. 6 SSV, erfolgen. Eine einheitlich und einfach zu interpretierende Darstellung ist somit gewährleistet.		
Stadt Bern	<p>Zu Abs. 2; In Bezug auf die Anzahl Signale, welche an einem Standort zulässig sind, sollen Wegweiser und Zusatztafeln je als eigenständige Einheit gelten. Diese Regelung lehnt die Stadt Bern ab. Deren Umsetzung würde der Stadt Bern Kosten im Umfang von rund 1,2 Mio. Franken verursachen. Zudem sind Lichtsignalanlagen oder Lichtsignalgeber separat zu betrachten und gehören nicht in diese Aufzählung.</p> <p>Abs. 2: Der Begriff „Zusatzeinrichtungen“ ist nicht klar. Wenn damit Kontrasttafeln und Kon-</p>		

	<p>trasttafeln mit Pfeil und Blinker gemeint sind, dann ist dies eindeutiger zu formulieren: Wichtig ist in diesem Zusammenhang die sichtbare Zuordnung für einen bestimmten Verkehrsstrom; So sollen z.B. 4 Signale für die eine Richtung A und am gleichen Mast weitere 4 Signale für den Querverkehr B montiert werden können, wenn diese für die Richtung A nicht gesehen oder zugeordnet werden können.</p> <p>Ergänzungsantrag; Vortrittssignale, Fahrtrichtungsgebote und Abbiegeverbote müssen bei LSA an den LSA-Mast montiert werden. (Eine solche Regelung kann nicht nur in der SN festgelegt werden, sie gehört in die Verordnung)</p>
Kapo AI	Am gleichen Pfosten dürfen aus Sicht des Verkehrsteilnehmers lediglich drei .....
Kapo AR	Am gleichen Pfosten dürfen aus Sicht des Verkehrsteilnehmers lediglich drei .....
Kapo BS	Wir sind der Auffassung, dass die Regelung in Absatz 2 bei Standorten mit Lichtsignalen nicht praxistauglich ist. Es führt dazu, dass Signale und Lichtsignale vielfach getrennt und dadurch zusätzlich Signalstandorte zu schaffen wären. Wir beantragen daher auf den Einbezug der Ampeln vollständig zu verzichten.
Kapo GR	Die heute gültige Hierarchie über das Anbringen der Signale muss beibehalten werden.
Kapo SG	Abs. 2: Die Hierarchie über das Anbringen der Signale darf nicht weggelassen werden, insbesondere nicht bei Wegweisern. Es kann und darf nicht sein, dass ein Wirrwarr entsteht und der Verkehrsteilnehmende sich nicht rechtzeitig orientieren kann und ihm die Entscheidungshilfe fehlt.
Kapo SH	Abs. 2: Die Reihenfolge muss gemäss altem Artikel 101 Abs. 6 SSV, erfolgen. Eine einheitlich und einfach zu interpretierende Darstellung ist somit gewährleistet.
Kapo TG	Abs. 2 ist für Kreisel zu präzisieren: Am gleichen Pfosten dürfen aus Sicht des Verkehrsteilnehmers lediglich drei, .....
Stapo Chur	Am gleichen Pfosten dürfen aus Sicht des Verkehrsteilnehmers lediglich drei .....
Stapo St. Gallen	Am gleichen Pfosten dürfen aus Sicht des Verkehrsteilnehmers lediglich drei .....
Stapo Zürich	Problematisch ist insbesondere Absatz 2. Diesbezüglich sei auf die Stellungnahme unter 4.19 verwiesen.
bfu	<p>Zu den Absätzen 2 und 4: Die Anzahl der Signale sollte auf 2, höchstens 3 beschränkt bleiben, auch ein Wegweiser sollte als ein Signal zählen.</p> <p>Zu Absatz 5: Hier könnte man konkreter werden: Maximal ein Pfosten innerhalb der Strecke, die bei der geltenden Höchstgeschwindigkeit innerhalb von 2 Sekunden zurückgelegt wird. Also mindestens 20 Meter bei Tempo 30, 30 Meter bei Tempo 50, 50 Meter bei Tempo 80 und 70 Meter bei Tempo 120. Ausnahmen könnte man zulassen für die Parkierungssignalisation (das kann ein Lenker, der nicht parkieren will, ausblenden).</p>
Public Health	<p>Zu den Absätzen 2 und 4: Die Anzahl der Signale sollte auf 2, höchstens 3 beschränkt bleiben, auch ein Wegweiser sollte als ein Signal zählen.</p> <p>Zu Absatz 5: Hier könnte man konkreter werden: Maximal ein Pfosten innerhalb der Strecke, die bei der geltenden Höchstgeschwindigkeit innerhalb von 2 Sekunden zurückgelegt wird. Also mindestens 20 Meter bei Tempo 30, 30 Meter bei Tempo 50, 50 Meter bei Tempo 80 und 70 Meter bei Tempo 120. Ausnahmen könnte man zulassen für die Parkierungssignalisation (das kann ein Lenker, der nicht parkieren will, ausblenden).</p>
Schweiz Mobil	<p>Die Ausnahmeregelung für die Wegweisung für den Langsamverkehr ist entscheidend für eine Wegweisung, die möglichst ohne neue Signalstandorte auskommen will.</p> <p>Antrag: Die Ausnahmeregelung sollte generell gelten und nicht nur Standorte betreffen, die ausschliesslich Wegweiser enthalten.</p>
SP	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.
Wanderwege	<p>Art 5 Abs. 2 und 4</p> <p>Ergänzen: Wegweiser für Wanderwege sollten ohne Mengenbeschränkung auch an Pfosten mit anderen Signalen angebracht werden können.</p> <p>Begründung: Entrümpelung heisst auch das Vermeiden unnötiger zusätzlicher Signalstandorte. Wenn Wanderweg-Wegweiser, die sich von der Grösse und Farbe her eindeutig nicht an den motorisierten Verkehr wenden, an bestehende Signalpfosten angebracht werden können, müssen weniger zusätzliche Pfosten erstellt werden, bzw. wegen der Vorschrift von Abs. 5 müssten die Wanderweg-Wegweiser dann teilweise an ungünstigen</p>





	<p>Abs. 6 Gemäss dieser Bestimmung können Signale "seitenverkehrt" abgebildet werden, wenn ihre Bedeutung damit verdeutlicht wird. Vordergründig richtet sich diese Bestimmung an die Behörden und wäre somit richtig in EBSSV platziert. Sie richtet sich aber bei genauerer Betrachtung an alle Verkehrsteilnehmer. Alle müssen wissen, dass ein Signal auch an der Y-Achse gespiegelt abgebildet werden kann. Es stellt sich deshalb die Frage, ob diese Bestimmung nicht in E-StVB aufzunehmen ist.</p> <p><u>Antrag:</u> Nochmalige Überprüfung</p>
BE	<p>Abs. 4: Touristische -, Hotel- und Betriebswegweiser können auch nachts eine wichtige Bedeutung haben und sollten deshalb immer retroreflektieren. <b>Textvorschlag:</b> Die Signale müssen retroreflektieren oder nachts beleuchtet sein, ausgenommen die Wegweiser nach den Artikeln 139, 140 Absatz 2 und 141 E-StVB.</p> <p>Wir begrüßen indessen, dass die Signalgrössen, Dimensionen, Lichtraumprofile etc. neu in einem Normenwerk festgehalten werden und nicht mehr im Gesetz selber. Wir legen Wert darauf, hier noch einmal zu deklarieren, dass innerorts auch das Kleinformat bei Signalen zulässig sein muss. Dies muss so auch in der Norm ausdrücklich festgeschrieben werden. Andernfalls müssten vor allem in grösseren Städten, wo infolge der teilweise engen Platzverhältnisse das Kleinformat aufgestellt worden ist, die Signalisationen ausgetauscht und die Standorte des Lichtraumprofils wegen versetzt werden, was Kosten in zweistelliger Millionenhöhe zur Folge hätte. Diesem Aufwand würde aber kein Mehrwert gegenüberstehen.</p>
VS	L'art. 5 n'est pas clair. Le motif des signaux (à mettre au début de la phrase)
Stadt Bern	Die Stadt Bern begrüsst, dass die Signalgrössen, Dimensionen, Lichtraumprofile etc: neu in einem Normenwerk festgehalten werden und nicht mehr im Gesetz selber. Sie legt aber Wert darauf, hier noch einmal zu deklarieren, dass innerorts auch das Kleinformat bei Signalen zulässig sein muss. Dies muss so auch in der Norm festgeschrieben werden. Sollte die heutige gültige Regelung gemäss Signalisationsverordnung Artikel 102, Absatz 2 beibehalten werden, hätte dies für die Stadt Bern Kosten von ca. 16 Mio Franken zur Folge.
Kapo BE	<p>Abs. 4: Touristische -, Hotel- und Betriebswegweiser können auch nachts eine wichtige Bedeutung haben und sollten deshalb immer retroreflektieren. <b>Textvorschlag:</b> Die Signale müssen retroreflektieren oder nachts beleuchtet sein, ausgenommen die Wegweiser nach den Artikeln 139, 140 Absatz 2 und 141 E-StVB.</p>
Kapo GR	Abs.3: Die Kurzfristigkeit ist zu definieren.
bfu	<p>Zu Abs. 5: Vergleichen Sie dazu unsere Bemerkung zu Frage 2.5: Dass die Möglichkeit, die Symbole auf Signalen seitenverkehrt abzubilden, neu nur in einem generellen Sinn geregelt wird, mag zwar gesetzestechnisch eine Vereinfachung sein, verlangt aber vom Anwender mehr Wissen und könnte sich gemäss unserer Einschätzung negativ auf die Rechtssicherheit auswirken. Wir fordern deshalb, dass die geltende Regelung beibehalten wird.</p>
COCRBT	<p>L'al. 5 n'est pas clair. Le motif des signaux (à mettre au début de la phrase). Al. 2 remplacer lumineux par en version lumineuse.</p>
Public Health	<p>Zu Abs. 5: Vergleichen Sie dazu unsere Bemerkung zu Frage 2.5: Dass die Möglichkeit, die Symbole auf Signalen seitenverkehrt abzubilden, neu nur in einem generellen Sinn geregelt wird, mag zwar gesetzestechnisch eine Vereinfachung sein, verlangt aber vom Anwender mehr Wissen und könnte sich gemäss unserer Einschätzung negativ auf die Rechtssicherheit auswirken. Wir fordern deshalb, dass die geltende Regelung beibehalten wird.</p>
SP	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.
Bereich LV	<p><b>Abs. 4 Radwege</b> <b>Anregung / Frage:</b> Wir würden gerne zukünftig in der Norm 640 829 für gewisse Situationen auch für Wegweiser gemäss Art. 140 StBV eine retro-reflektierende Ausführung der Signale vorschreiben (z.B. am gleichen Pfosten mit blauen oder weissen Wegweisern, oder innerorts). Ist das mit der vorliegenden Formulierung möglich, oder müsste hier die Ausnahme für Art. 140 gestrichen werden, und wir würden dann umgekehrt in der Norm sagen können, welche Wegweiser ausnahmsweise <u>nicht</u> reflektieren müssten (z.B. alle MTB-Wegweiser)?</p>

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 19 )</b>		
wovon	Bund: 1	Kantone: 1
		Übrige Stellen: 17
BAV		
AR		

Kapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo St. Gallen  
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Mobilitant.org, SFV, SVLT, VAE, VCS, VöV,  
Wanderwege

#### 4.7 Sind Sie mit Art. 7 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 45 )

wovon Bund: Kantone: 17 Übrige Stellen: 28

AG, BL, BS, GE, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH  
vif LU, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

##### JA mit Bemerkung ( 5 )

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 3

VD Ajouter à les signaux "obstacles à contourner" et "travaux"

VS Les hauteurs et les distances minimales et maximales devraient être maintenues

Städte-  
verband In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Eine Minderheit begrüsst zwar, dass die Signalgrössen, Dimensionen, Lichtraumprofile etc. neu in einem Normenwerk festgehalten werden und nicht mehr in den Verordnungen selber. Sollte die heutige gültige Regelung gemäss Signalisationsverordnung Artikel 102, Absatz 2 beibehalten werden, hätte dies gemäss unseren Informationen etwa für die Stadt Bern Kosten von ca. 16 Mio Franken zur Folge.

Die Stadt Bern macht uns zusätzlich auf eine Differenz zwischen der Gesetzgebung des Bundes und des Kantons Bern aufmerksam. Sie beantragt, das Lichtraumprofil im seitlichen Abstand innerorts nach wie vor auf dem Minimalabstand von 30 cm zu belassen. Der Kanton Bern hat hier eine Verschärfung des Minimalabstands auf 50 cm innerorts in der kantonalen Strassenverordnung festgeschrieben. Müssten hier die Seitenabstände alle vergrössert werden, hätte dies für die Stadt Bern Kosten von ca. 4,2 Mio Franken zur Folge.

bfu Der neue Abs. 2 ist im Sinne der Verhütung eines Schilderwaldes zu begrüssen. Der neue Abs. 5 mit Be-schränkung ebenfalls.

Public Health Der neue Abs. 2 ist im Sinne der Verhütung eines Schilderwaldes zu begrüssen. Der neue Abs. 5 mit Be-schränkung ebenfalls.

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 19 )

wovon Bund: Kantone: 5 Übrige Stellen: 14

AR Abs. 4 analog Art. 103 Abs. 4 SSV übernehmen.

BE Abs. 2: Die Formulierung ist unklar bezüglich „an einer Stelle“. Gemeint ist wohl das Aufstellen desselben Signals sowohl am rechten als auch am linken Fahrbahnrand.  
**Textvorschlag:** Ein Signal darf am linken Fahrbahnrand nur wiederholt werden, wenn es so besser erkannt wird.

GL Die Bestimmung wiedergibt Selbstverständlichkeiten und ist mit dem Ziel nach einer Verwesentlichung des Strassenverkehrsrechts nicht vereinbar.

SG Abs. 3: Ende-Signale müssen auch auf schmalen Hauptstrassen links auf der Rückseite von Signalen für den Gegenverkehr angebracht werden können. Damit wird dem «Schilderwald» entgegengewirkt.  
Abs. 4: Zum Schutz der Benutzer von Trottoirs, insbesondere Fussgängern, ist der Begriff «Lichtraumprofil der Fahrbahn» durch «Lichtraumprofil der Strasse» zu ersetzen.

SH Abs. 2: Was ist damit gemeint „mehrfach angebracht werden“. Ist hier allenfalls auch die gegenüberliegende Strassenseite gemeint.  
Abs. 3: Zur Bekämpfung des Schilderwaldes besteht die Möglichkeit, an bestimmten Orten ein Signalstandort für beide Fahrtrichtungen zu generieren.

Stadt  
Bern Zu Abs. 4; Die Stadt Bern begrüsst, dass die Signalgrössen, Dimensionen, Lichtraumprofile etc. neu in einem Normenwerk festgehalten werden und nicht mehr in den Verordnungen selber. Sollte die heutige gültige Regelung gemäss Signalisationsverordnung Artikel 102, Absatz 2 beibehalten werden, hätte dies für die Stadt Bern Kosten von 15,8 Mio Franken zur Folge.

Es ist hier auf eine Differenz zwischen der Gesetzgebung des Bundes und des Kantons Bern aufmerksam zu machen. Die Stadt Bern beantragt, dass das Lichtraumprofil im seitlichen Abstand innerorts nach wie vor auf dem Minimalabstand von 30 cm belassen wird. Der Kanton Bern hat hier eine Verschärfung des Minimalabstands auf 50 cm innerorts in der kantonalen Strassenverordnung festgeschrieben. Müssten hier die Seitenabstände alle

	vergrössert werden, hätte dies für die Stadt Bern Kosten von ca. 4,2 Mio Franken zur Folge.
Kapo AI	Abs. 4 analog Art. 103, Abs. 4 SSV übernehmen.
Kapo AR	Abs. 4 analog Art. 103, Abs. 4 SSV übernehmen.
Kapo BE	Abs. 2: Die Formulierung ist unklar bezüglich „an einer Stelle“. Gemeint ist wohl das Aufstellen desselben Signals sowohl am rechten als auch am linken Fahrbahnrand. <b>Textvorschlag:</b> Ein Signal darf am linken Fahrbahnrand nur wiederholt werden, wenn es so besser erkannt wird.
Kapo GR	Abs. 5: Bestimmte Signale dürfen bei Bedarf auch an fahrenden Fahrzeugen angebracht werden. (z.B. Spurabbau auf Autobahnen, Baustelle, Gefahrensignale wie Unfall, Glatteis, Stau etc.) Wo werden in Zukunft die Anbringungspositionen der Signale festgehalten? (Alt: Art 103 Abs. 3 + 4 SSV)
Kapo SG	Abs. 3: Ende-Signale müssen auch auf schmalen Hauptstrassen links auf der Rückseite von Signalen für den Gegenverkehr angebracht werden können. Es ist dem Schilderwald entgegenzuwirken.
Kapo SH	Abs. 2: Was ist damit gemeint „mehrfach angebracht werden“. Ist hier allenfalls auch die gegenüberliegende Strassenseite gemeint. Abs. 3: Zur Bekämpfung des Schilderwaldes besteht die Möglichkeit, an bestimmten Orten ein Signalstandort für beide Fahrtrichtungen zu generieren.
Stapo Chur	Abs. 4 analog Art. 103, Abs. 4 SSV übernehmen.
Stapo St. Gallen	Abs. 4 analog Art. 103, Abs. 4 SSV übernehmen.
procap	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
SBV	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
Schweizerischer Blindenbund	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen 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. Dies betrifft folgende Punkte in den beiden Verordnungen: - Art. 7 E-BSSV Abs. 4: Keine Gefährdung durch Signale auf Fusswegen
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag auf Ergänzung von Abs. 4: Signale dürfen nicht in das Lichtraumprofil der Fahrbahn hineinragen. <b>Auf Fussgängerflächen dürfen sie Fussgängerinnen und Fussgänger nicht behindern oder gefährden.</b> Begründung: Signale werden in der Regel ausserhalb des Lichtraumprofils und damit häufig auf Fussgängerflächen aufgestellt. Signaltafeln, welche gegenüber dem vertikalen Träger um mehr als 10 cm in den Fussgängerbereich auskragen und die lichte Höhe von 210 unterschreiten, sind gefährliche Hindernisse für Fussgängerinnen und Fussgänger insbesondere betreffend Kopfverletzungen. Sie sind leider in der Praxis immer wieder an zu treffen, teilweise sogar montiert an Ampelmasten, wo Sehbehinderte das taktile Signal für die Querung suchen und abtasten müssen.
SZB	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen 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 zu: - Art. 7 Abs. 4 und Art. 85 Abs. 2 E-BSSV (Signale und Reklametafeln nicht mehr als 10 cm in den Fussgängerbereich hinein auskragend)

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )</b>			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 16
BAV sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Mobilant.org, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege			

**4.8 Sind Sie mit Art. 8 E-BSSV einverstanden?****JA ( 60 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 38

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 3 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 1

GR Zu Art. 8 Abs. 2 E-BSSV: Die Darstellung in Gelb soll ausschliesslich dem Militär vorbehalten sein.

JU Cette information est redondante avec la norme SN 640 830 C qui a un caractère obligatoire selon DETEC.

Kapo GR Abs. 2: Die Darstellung in Gelb soll ausschliesslich für das Militär reserviert sein.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 18 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 17

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Mobilitant.org, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, tpg, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

#### 4.9 Sind Sie mit Art. 9 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 41 )

wovon Bund: Kantone: 13 Übrige Stellen: 28

BS, GE, NE, NW, OW, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg, Wanderwege

##### JA mit Bemerkung ( 4 )

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 3

BL Es fragt sich, wieso auf den Autobahnen Vorschriftssignale (z.B. Höchstgeschwindigkeit) nur einmal, Gefahrensignale hingegen zwingend auch noch vormalisiert werden müssen. Ist diese Bestimmung namentlich bei Verwendung von LED-Wechselsignalen (z.B. bei Verkehrsbeeinflussungsanlagen) praktikabel und ist sie aufgrund der starken LED-Auffälligkeit auch nötig? Es ist zu prüfen, ob die vorgeschlagene Bestimmung über die Vormalisierung nicht ganz weggelassen oder auf eine Formulierung reduziert werden könnte, wonach in besonderen Fällen eine Vormalisierung 500 bis 1000m vor der Gefahrenstelle bzw. vor dem "Hauptsignal" erfolgen kann.

vif LU 3b In einem sinnvollen Abstand (50 – 250 m) oder 50 – 250 m vor der Gefahrenstelle

bfu Die Verschärfung in Abs. 1 ist in Ordnung. Der Grund für den neuen Abs. 2 ist nachvollziehbar; doch besteht die Gefahr, dass dann allzu oft einfach solche Gefahrensignale aufgestellt werden.

Public Health Die Verschärfung in Abs. 1 ist in Ordnung. Der Grund für den neuen Abs. 2 ist nachvollziehbar; doch besteht die Gefahr, dass dann allzu oft einfach solche Gefahrensignale aufgestellt werden.

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 20 )

wovon Bund: Kantone: 10 Übrige Stellen: 10

AG Abs. 1  
Gemäss Vorschlag dürfen Gefahrensignale nur dort angebracht werden, wo aufmerksame Strassenbenützerinnen und -benützer die Gefahr nicht ausreichend erkennen können nicht damit rechnen müssen. Wir würden es vorziehen, wenn hier im Sinne der Einheitlichkeit der Rechtsordnung die Definition der Gefahrensignale gemäss Art. 83 E-StVB übernommen würde. Ferner müssen Strassenbenützerinnen und -benützer per definitionem situationsangemessen aufmerksam sein (vgl. Art. 26 SVG und Art. 4 E-StVB). In der vorliegenden Bestimmung wird sicher nicht Bezug genommen auf doppelt aufmerksame Strassenbenützerinnen und -benützer. Ein Pleonasmus sollte vermieden werden. Deshalb stellen wir den

##### Antrag:

Gefahrensignale werden angebracht wenn Strassenbenützerinnen und -benützer eine Gefahr schlecht erkennen können.

AR Abs. 2: Das Wort „Strassenbelag“ ist durch das Wort „Strassenanlage“ zu ersetzen. Ein Mangel kann auch an einem anderen Ort (z.B. Schacht, Leitplanke, etc.) sein.

BE Abs. 2: Gefahrensignale müssen solange aufgestellt sein, als der Mangel nicht behoben ist. Deshalb ist „nur vorübergehend“ verwirlich.  
**Antrag:** „nur vorübergehend“ ersatzlos streichen.

GL Abs. 1 (Anderungsvorschlag): Gefahrensignale dürfen nur dort angebracht werden, wo aufmerksame Strassenbenützerinnen und -benützer die Gefahr nicht ausreichend erkennen können oder nicht damit rechnen müssen.

GR Zu Art. 9 Abs. 2 E-BSSV; Der "Strassenbelag" soll durch den Ausdruck "Strassenanlage" ersetzt werden, da ein Mangel auch bei einem Schacht, einer Leitplanke oder einem Wildschutzzaun vorhanden sein könnte.

JU Al. 2 trop contraignant pour les propriétaires de routes.

LU Abs. 3b: Es sollte 150 m lauten (nach hinten wird in der Regel ohnehin nicht gefahren oder gelaufen).

	Abs. 3c: Wir schlagen 250 m statt 100 m vor. Dabei handelt es sich wiederum um Abstufungsschritte bei den korrekten Notsignalisationen.
SG	Abs. 2: Das Wort «Strassenbelag» ist durch das Wort «Strassenanlage» zu ersetzen. Ein Mangel kann auch an einem anderen Ort sein (z.B. Schacht, Leitplanke, etc.).
SH	Abs. 2: Das Wort Strassenbelag durch Strassenanlage ersetzen, da eine Gefahr nicht zwingend nur auf den Belag zurückzuführen ist.
TG	In Art. 9 Abs. 2 E-BSSV sollte der Begriff „Strassenbelag“ durch die Wendung „Strassenanlage“ ersetzt werden. Es kann auch ein Mangel an einem Schacht oder an einer Leitplanke etc. bestehen.
Kapo AI	Abs. 2: Das Wort „Strassenbelag“ ist durch das Wort „Strassenanlage“ zu ersetzen. EinMangel kann auch an einem anderen Ort (z.B. Schacht, Leitplanke, etc.) sein,.
Kapo AR	Abs. 2: Das Wort „Strassenbelag“ ist durch das Wort „Strassenanlage“ zu ersetzen. EinMangel kann auch an einem anderen Ort (z.B. Schacht, Leitplanke, etc.) sein,.
Kapo BE	Abs. 2: Gefahrensignale müssen solange aufgestellt sein, als der Mangel nicht behoben ist. Deshalb ist „nur vorübergehend“ verwirrlisch. <b>Antrag:</b> „nur vorübergehend“ ersatzlos streichen.
Kapo GR	Abs. 2: Das Wort Strassenbelag soll mit dem Wort Strassenanlage ersetzt werden. Ein Mangel kann auch bei einem Schacht, Leitplanke, Wildschutzzaun vorhanden sein.
Kapo SG	Abs. 2: Das Wort "Strassenbelag" ist durch das Wort "Strassenanlage" zu ersetzen. Ein Mangel kann auch an einem anderen Ort (z.B. Schacht, Leitplanke, etc.) sein.
Kapo SH	Abs. 2: Das Wort Strassenbelag durch Strassenanlage ersetzen, da eine Gefahr nicht zwingend nur auf den Belag zurückzuführen ist.
Kapo TG	In Abs. 2 sollte der Begriff Strassenbelag durch Strassenanlage ersetzt werden. Es kann auch ein Mangel an einem Schacht oder Leitplanke etc. bestehen.
Kapo ZH	Abs. 3 lit. a und b: stimmt nicht überein mit geltender VSS SN-Norm (640 886) betreffend Signalisation von Baustellen.
Stapo Chur	Abs. 2: Das Wort „Strassenbelag“ ist durch das Wort „Strassenanlage“ zu ersetzen. EinMangel kann auch an einem anderen Ort (z.B. Schacht, Leitplanke, etc.) sein,.
Stapo St. Gallen	Abs. 2: Das Wort „Strassenbelag“ ist durch das Wort „Strassenanlage“ zu ersetzen. EinMangel kann auch an einem anderen Ort (z.B. Schacht, Leitplanke, etc.) sein,.

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 16 )</b>		
wovon	Bund: 1	Übrige Stellen: 15
BAV		
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Mobilitant.org, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV		

**4.10 Sind Sie mit Art. 10 E-BSSV einverstanden?****JA ( 62 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 39

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, Mobilant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tpg

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 3 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 2

JU Multiplication des flèches de guidage pas souhaitée.

Lit. b les flèches de guidage devraient être référencées dans OUR.

Kapo Formulierung als "Kann-Vorschrift"

AG (Kurvensignale können angebracht werden: ... )

tcs Lit. b : s'il paraît juste de limiter l'usager des signaux de virages au cas réellement dangereux, on peut toutefois se demander si la règle proposée n'est pas trop stricte. Un unique signal de virage peut aussi être préférable à plusieurs flèches de guidages.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 16 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 15

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.11 Sind Sie mit Art. 11 E-BSSV einverstanden?****JA ( 58 )**

wovon	Bund:	Kantone: 22	Übrige Stellen: 36
AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich ACS, bfu, BUL, COCRBT, FREC, IGBF, KSPD, Public Health, SIK, Städteverband, SP, SVSAA, Wanderwege			

**JA mit Bemerkung ( 5 )**

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 3
AG	Vorschlag: Abs. 2: ergänzen mit (zum Beispiel Ausstellplätze). Die Formulierung ist nicht ganz klar.		
BE	Sinnvoll. Beitrag zur Reduktion des Schilderwalds.		
Kapo BE	Sinnvoll. Beitrag zur Reduktion des Schilderwalds		
FMS	wie strasseschweiz		
strasse schweiz	Siehe betreffend Abs. 2 Bemerkungen zu Frage 3.88.		

**NEIN ( 1 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
tpg			

**NEIN mit Bemerkung ( 3 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3
FAN	Der Anwendungsbereich des bekannten Warnsignals „Steinschlag“ soll gegenüber der heutigen Regelung auf Stellen eingeschränkt werden, an denen in erhöhtem Masse mit dem Verweilen der Strassenbenützenten zu rechnen ist. Grundsätzlich begrüssen wir diesen risikoorientierten Ansatz. Er lässt aber ausser Acht, dass auf solchen Strecken zumindest für Motorfahrzeuge die Wahrscheinlichkeit eines Direkttreffers kleiner ist als die Möglichkeit eines Unfalls infolge von Blöcken, welche auf der Strasse liegen. Allfällige bruske Ausweichmanöver können zu Kollisionen mit andern Verkehrsteilnehmenden führen. Die Verkehrsteilnehmenden haben die Pflicht, jederzeit auf Sicht anhalten zu können. Auf Strecken mit guter Sicht ist dies also kein Problem. Auf engen, kurvenreichen Strecken mit allenfalls stark wechselnden Lichtverhältnissen sollte der Hinweis auf Steinschlaggefahr beim Verkehrsteilnehmer dazu führen, die Geschwindigkeit weiter nach unten anzupassen und die Aufmerksamkeit zu erhöhen. Wir schlagen deshalb vor, die im Art. 11, Abs. 2 des Anhörungsentwurfs vom 5.1.2011 vorgesehene Einschränkung wie folgt anzupassen ( <i>Anpassungsvorschlag kursiv fett</i> ): Das Signal «Steinschlag» (A.13) darf nur <b>auf unübersichtlichen Strassenabschnitten oder</b> an Stellen eingesetzt werden, an denen in erhöhtem Mass mit dem Verweilen von Strassenbenützerinnen und -benützern zu rechnen ist.		
Mobil-tant.org	Nous demandons la suppression de l'alinéa 2 Il n'est permis d'utiliser le signal « Chute de pierres » (A.13) qu'aux endroits où il existe une probabilité accrue que des usagers de la route s'arrêtent.  Car il y a des endroits où il n'est pas possible de sécuriser suffisamment les abords de la route, notamment dans des gorges et cette indication du danger potentiel peut éviter des accidents.		
tcs	Al. 2 : comme déjà relevé à la question 3.88, le signal "Chute de pierres" doit conserver sa signification actuelle. Par conséquent, la prescription de mise en place de l'art. 8 al. 3 OSR doit être reprise : le signal met en garde les usagers "contre des chutes de pierre ou contre la présence de pierres sur la chaussée". Le signal doit donc pouvoir être placé là où il existe une probabilité accrue que des usagers s'arrêtent ou que de pierres se trouvent sur la chaussée."		

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 15 )**

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 14
BAV sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE,			

VCS, velosuisse, VöV,

#### 4.12 Sind Sie mit Art. 12 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 59 )

wovon Bund: Kantone: 21 Übrige Stellen: 38

AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, 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 St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, Mobilant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

##### JA mit Bemerkung ( 1 )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

Städteverband	In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Gewünscht wird allerdings eine Erweiterung der Definition im Text: Das Signal Kinder (A 15) darf nur im Bereich von Schulhäusern, <b>auf «wichtigen Schulwegen»</b> , bei Spielplätzen und ähnlichen Orten angebracht werden. Der Begriff «Bereich von Schulhäusern» wurde in der Vergangenheit sehr eng definiert. Der Begriff «wichtiger Schulweg» erweitert die Einsatzmöglichkeit auf sinnvolle Weise.
---------------	---

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 7 )

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 4

AG	- aber, was ist der "Bereich" und was sind "ähnliche Orte"? Eine genaue Präzisierung ist zwingend!
----	--

LU	Der Begriff "ähnliche Orte" ist zu dehnbar. Wir schlagen vor, eine abschliessende Formulierung zu verwenden.
----	--

SH	Der Wortlaut „ähnlichen Orten“ müsste konkretisiert werden. Evtl. an Orten wo häufig mit Kindern zu rechnen ist.
----	--

Stadt Bern	Erweiterung der Definition im Text: Das Signal Kinder (A 15) darf nur im Bereich von Schulhäusern, <b>auf „wichtigen Schulwegen“</b> , bei Spielplätzen und ähnlichen Orten angebracht werden. Der Begriff „Bereich von Schulhäusern" wurde in der Vergangenheit sehr eng definiert. Der Begriff „wichtiger Schulweg" erweitert die Einsatzmöglichkeit auf sinnvolle Weise.
------------	--

Kapo SH	Der Wortlaut „ähnlichen Orten“ müsste konkretisiert werden. Evtl. an Orten wo häufig mit Kindern zu rechnen ist.
---------	--

Fussverkehr Schweiz	<b>Das Signal „Kinder“ (A.15) darf nur im Bereich von Schulhäusern, auf wichtigen Schulwegen, bei Spielplätzen und ähnlichen Orten angebracht werden.</b>
---------------------	---

	<b>Begründung</b> Der Begriff „Bereich von Schulhäusern“ wurde in der Vergangenheit sehr eng definiert. Der Begriff „wichtiger Schulweg“ erweitert die Einsatzmöglichkeit auf sinnvolle Weise.
--	---

Netzwerk Kind und Verkehr	<b>Das Signal „Kinder“ (A.15) darf nur im Bereich von Schulhäusern, auf wichtigen Schulwegen, bei Spielplätzen und ähnlichen Orten angebracht werden.</b>
---------------------------	---

	Begründung: Der Begriff „Bereich von Schulhäusern" wurde in der Vergangenheit sehr eng definiert. So konnte auf einer Strasse, die nach einer Kurve direkt zum Schulhaus führt, das Zeichen auf der Strasse nicht angebracht werden, da keine Sichtverbindung zur Schulanlage besteht. Der Begriff „wichtiger Schulweg" erweitert diese Möglichkeit auf sinnvolle Weise.
--	--

##### Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, tpg, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

#### 4.13 Sind Sie mit Art. 13 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 49 )

wovon Bund: Kantone: 19 Übrige Stellen: 30

AG, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Zürich

ACS, bfu, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs

##### JA mit Bemerkung ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 15 )

wovon Bund: Kantone: 5 Übrige Stellen: 10

AR	Lit. c: Das Aufstellen des Signals „Tiere“ darf nicht nur auf Hauptstrassen beschränkt sein. Auch auf Nebenstrassen erfolgt ein Viehtrieb und vielfach wird das Signal dort verwendet, wo Weidegebiet und Stall nicht auf derselben Strassenseite liegen.
SG	Bst. c: Das Aufstellen des Signals «Tiere» darf nicht auf Hauptstrassen beschränkt sein. Auch auf Nebenstrassen erfolgt ein Viehtrieb und vielfach wird das Signal dort verwendet, wo Weidegebiet und Stall nicht auf derselben Strassenseite liegen.
SH	In Artikel 92 der StBV ist aufgeführt, dass dieses Signal vor Stellen warnt, wo mit Tieren zu rechnen ist. Es ist nicht definiert, ob Haupt- oder Nebenstrasse. Demzufolge müsste das Signal auch auf Nebenstrassen möglich sein.
SO	Signal „Tiere“ muss auch auf Nebenstrassen, wo es auch Bauernhöfe hat, zulässig sein.
TG	Es macht Sinn, dass das Signal Tiere (A. 18) auch auf Nebenstrassen aufgestellt werden kann, wenn sich an unübersichtlichen Stellen Herden auf der Fahrbahn befinden. Nach Art. 6 Abs. 3 E-BSSV können Faltsignale für kurzfristige Hinweise verwendet werden. Kurzfristige Signalisationen, die bei Wegfall der Gefahr wieder entfernt werden, werden in der Regel ohnehin besser beachtet.
Kapo AI	Bst. c: Das Aufstellen des Signals „Tiere“ darf nicht nur auf Hauptstrassen beschränkt sein. Auch auf Nebenstrassen erfolgt ein Viehtrieb und vielfach wird das Signal dort verwendet, wo Weidegebiet und Stall nicht auf derselben Strassenseite liegen.
Kapo AR	Bst. c: Das Aufstellen des Signals „Tiere“ darf nicht nur auf Hauptstrassen beschränkt sein. Auch auf Nebenstrassen erfolgt ein Viehtrieb und vielfach wird das Signal dort verwendet, wo Weidegebiet und Stall nicht auf derselben Strassenseite liegen.
Kapo GR	lit. c: das Wort „Hauptstrasse“ soll mit dem Wort „Strassen“ ersetzt werden.
Kapo SG	Bst. c: Das Aufstellen des Signales "Tiere" darf nicht nur auf Hauptstrassen beschränkt sein. Auch auf Nebenstrassen erfolgt ein Viehbetrieb und vielfach wird das Signal dort verwendet, wo Weidegebiet und Stall nicht auf derselben Strassenseite liegen.
Kapo SH	In Artikel 92 der StBV ist aufgeführt, dass dieses Signal vor Stellen warnt, wo mit Tieren zu rechnen ist. Es ist nicht definiert, ob Haupt- oder Nebenstrasse. Demzufolge müsste das Signal auch auf Nebenstrassen möglich sein.
Kapo TG	Es macht Sinn, dass das Signal Tiere (A.18) auch auf Nebenstrassen aufgestellt werden kann, wenn sich an unübersichtlichen Stellen Herden auf der Fahrbahn befinden. Nach Art. 6 Abs. 3 E-BSSV können Faltsignale für kurzfristige Hinweise verwendet werden. Kurzfristige Signalisation, die wieder weggenommen werden, wenn die Gefahr nicht mehr vorhanden ist, werden in der Regel besser beachtet.
Stapo Chur	Bst. c: Das Aufstellen des Signals „Tiere“ darf nicht nur auf Hauptstrassen beschränkt sein. Auch auf Nebenstrassen erfolgt ein Viehtrieb und vielfach wird das Signal dort verwendet, wo Weidegebiet und Stall nicht auf derselben Strassenseite liegen.
Stapo St. Gallen,	Bst. c: Das Aufstellen des Signals „Tiere“ darf nicht nur auf Hauptstrassen beschränkt sein. Auch auf Nebenstrassen erfolgt ein Viehtrieb und vielfach wird das Signal dort verwendet, wo Weidegebiet und Stall nicht auf derselben Strassenseite liegen.
BUL	Das Signal „Tiere“ soll generell auf Strassen mit häufigem Viehtrieb eingesetzt werden können, nicht nur auf Hauptstrassen.
SIK	Das Signal „Tiere“ soll generell auf Strassen mit häufigem Viehtrieb eingesetzt werden können, nicht nur auf Hauptstrassen.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 18 )**

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 17

BAV

Stapo Winterthur

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, tpg, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.14 Sind Sie mit Art. 14 E-BSSV einverstanden?****JA ( 51 )**

wovon Bund: Kantone: 18 Übrige Stellen: 33

AG, BE, BL, BS, GE, GL, LU, NW, OW, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, Mobilant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

NE Al. 1 : Compléter par : le signal "circulation en sens inverse" (A19) sera placé **exclusive-**  
**ment aux endroits suivants** :

Al. 2 : Supprimer l'alinéa 2.

**NEIN ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

TG

KSPD

**NEIN mit Bemerkung ( 10 )**

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 7

AR Abs. 1: Das Signal „Gegenverkehr“ ist **ausschliesslich** anzubringen: .....  
Abs. 2: Ersatzlos streichen

GR Zu Art. 14 Abs. 2 ErBSSV; Dieser Absatz ist unter Umständen zu streichen. An exponierten Stellen sollte die Möglichkeit gegeben sein, das Signal anzuzeigen.

SG Der Abs. 2 kann weggelassen werden und die Bestimmung kürzer gefasst werden, wenn der Einführungsteilsatz zu diesem Artikel wie folgt lautet: «Das Signal «Gegenverkehr» (A.19) ist ausschliesslich anzubringen: ...».

Kapo AI Abs. 1: Das Signal „Gegenverkehr“ ist **ausschliesslich** anzubringen: .....  
Abs. 2: Ersatzlos streichenKapo AR Abs. 1: Das Signal „Gegenverkehr“ ist **ausschliesslich** anzubringen: .....  
Abs. 2: Ersatzlos streichen

Kapo GR Der Absatz 2 muss gestrichen werden. An exponierten Stellen muss die Möglichkeit gegeben sein, bei Umleitungen von Nationalstrassenverkehr im Gegenverkehr wiederholt anzuzeigen (z.B. Wenn Nationalstrassen und Hauptstrassen parallel verlaufen)

Kapo SG Abs. 1: Die Formulierung kann kürzer gefasst werden, sofern der 1. Satz wie folgt formuliert wird: Das Signal "Gegenverkehr" ist "ausschliesslich" anzubringen:

Kapo TG Ergänzung in Abs. 1: Das Signal ist **ausschliesslich** anzubringen:  
Dann kann Abs. 2 gestrichen werden.Stapo Chur Abs. 1: Das Signal „Gegenverkehr“ ist **ausschliesslich** anzubringen: .....  
Abs. 2: Ersatzlos streichenStapo St. Gallen Abs. 1: Das Signal „Gegenverkehr“ ist **ausschliesslich** anzubringen: .....  
Abs. 2: Ersatzlos streichen**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 15

BAV

JU

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.15 Sind Sie mit Art. 15 E-BSSV einverstanden?****JA ( 63 )**

wovon	Bund:	Kantone: 24	Übrige Stellen: 39
AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH			
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW			
Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich			
ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, Mobilitant.org, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg			

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
bfu	Zu Art. 15 Abs. 2 lit. b E-BSSV: Bei der Signalisation sollte darauf geachtet werden, dass in der Regel an einem Strassenzug möglichst dieselbe Regelung gilt.		
Public Health	Bei der Signalisation sollte darauf geachtet werden, dass in der Regel an einem Strassenzug möglichst dieselbe Regelung gilt.		

**NEIN ( )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 16 )**

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 15
BAV			
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege			

#### 4.16 Sind Sie mit Art. 16 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 59 )

wovon	Bund:	Kantone: 21	Übrige Stellen: 38
AG, AR; BE, BL, GE, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, IGBF, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg,			

##### JA mit Bemerkung ( 2 )

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen:
JU	Symbole du signal A 26 à moderniser.		
LU	Braucht es noch Wechselblinkanlagen oder genügt ein normales Rotlicht, allenfalls etwas grösser in der Norm?		

##### NEIN ( 1 )

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Kapo BE			

##### NEIN mit Bemerkung ( 8 )

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 7
BAV	Da es sich hier um Vorschriften zu den Gefahrensignalen <b>vor</b> („Vorsignale“) handelt schlagen wir folgende Formulierung vor: <sup>2</sup> <i>Den Signalen «Schranken» (A.25) und «Bahnübergang ohne Schranken» (A.26) ist bei Bahnübergängen mit Blinklichtsignalen die Zusatztafel «Blinklicht» (I.15) beizufügen.</i> Wann die Signale «Schranken» und «Bahnübergang ohne Schranken» überhaupt angebracht werden ist nun aus Art. 9 abzuleiten. Die präzisierenden Vorschriften würden in der AB-EBV zu Art. 37c AB 37c.6 Ziffer 1.2 beibehalten.		
Grüne	Mit einem Signal "gefährliches Geleise" sollen Radfahrende vor spitzwinkligen Geleisequerungen gewarnt werden können. Spitzwinklige, über eine Fahrbahn verlaufende Geleisequerungen stellen für Radfahrende eigentliche Fallen dar, wenn sie erst spät erkennbar sind oder wenn die Radfahrenden in den Fahrbereich des Motorfahrzeugverkehrs aususchwenken müssen, um der Sturzgefahr zu entgehen. Das Signal hilft also auch dem Autolenkenden, das Verhalten des Velofahrenden vor auszusehen. Aus diesem Grunde wird für die Warnung vor gefährlichen Geleisequerungen ein entsprechendes Signal benötigt.		
SP	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo Schweiz an.		
Pro Velo Schweiz	<b>Antrag:</b> Abs. 3 (neu): Mit einem Signal "gefährliches Geleise" sollen Radfahrer vor spitzwinkligen Geleise-querungen gewarnt werden können. Spitzwinklige über eine Fahrbahn verlaufende Geleisequerungen stellen für die Radfahrer eigentliche Fallen dar, wenn sie spät erkennbar sind, oder wenn Radfahrer in den Fahrbereich des Motorfahrzeugverkehrs aususchwenken müssen, um der Sturzgefahr zu entgehen. Das Signal hilft also auch dem Autolenker, das Verhalten des Velofahrers vor auszusehen. Aus diesem Grunde wird für die Warnung vor gefährlichen Geleisequerungen ein entsprechendes Signal benötigt.		
Schweiz Mobil	<b>Antrag:</b> Abs. 3 (neu): Mit einem Signal "gefährliches Geleise" sollen Radfahrer vor spitzwinkligen Geleise-querungen gewarnt werden können. Spitzwinklige über eine Fahrbahn verlaufende Geleisequerungen stellen für die Radfahrer eigentliche Fallen dar, wenn sie spät erkennbar sind, oder wenn Radfahrer in den Fahrbereich des Motorfahrzeugverkehrs aususchwenken müssen, um der Sturzgefahr zu entgehen. Aus diesem Grunde wird für die Warnung vor gefährlichen Geleisequerungen ein entsprechendes Signal benötigt.		
VCS	Wir unterstützen den Antrag von Pro Velo Schweiz: „ <b>Antrag:</b> Abs. 3 (neu): Mit einem Signal "gefährliches Geleise" sollen Radfahrer vor spitzwinkligen Geleisequerungen gewarnt werden können. Spitzwinklige über eine Fahrbahn verlaufende Geleisequerungen stellen für die Radfahrer eigentliche Fallen dar, wenn sie spät erkennbar sind, oder wenn Radfahrer in den Fahrbereich des Motorfahrzeugverkehrs aususchwenken müssen, um der Sturzgefahr zu entgehen. Das Signal hilft also auch dem Autolenker, das Verhalten des Velofahrers vor auszusehen. Aus diesem Grunde wird für die Warnung vor gefährlichen Geleisequerungen ein entsprechendes Signal benötigt.“		



#### 4.17 Sind Sie mit Art. 17 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 57 )

wovon	Bund:	Kantone: 21	Übrige Stellen: 36
AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo TG, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg,			

##### JA mit Bemerkung ( 5 )

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 4
VD	Pourquoi le signal "autres dangers" est mentionné à l'article 96 OUR alors que systématiquement il aurait été plus judicieux de le placer dans le chapitre 3 "Signaux de danger" de l'OSRO?		
Kapo SO	Es müssten viele Signale der Polizei, Feuerwehr etc. ersetzt werden. In Übergangsbestimmungen mit grosszügigen Fristen berücksichtigen.		
Kapo TI	...il <b>genere</b> di pericolo può essere indicato nel segnale "altri pericoli" sotto al punto esclamativo. " Come genere si intende qualsiasi cosa? ...se no, vincolato da quali criteri?		
bfu	Dieses Signal sollte sparsam verwendet werden, da es kaum Informationsgehalt hat. Konkretere Hinweise sind zu bevorzugen. Um dem Rechnung zu tragen, könnte der Art. 17 E-BSSV wie folgt ergänzt werden: Auf Faltsignalen für kurzfristige Signalisation kann <i>in besonderen Fällen</i> ....		
Public Health	Dieses Signal sollte sparsam verwendet werden, da es kaum Informationsgehalt hat. Konkretere Hinweise sind zu bevorzugen. Um dem Rechnung zu tragen, könnte der Art. 17 E-BSSV wie folgt ergänzt werden: Auf Faltsignalen für kurzfristige Signalisation kann <i>in besonderen Fällen</i> ....		

##### NEIN ( )

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 2 )

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen:
AG	Wir stimmen zu, dass bei kurzfristiger Signalisation auf dem Signal "Andere Gefahren" die Art der Gefahr vermerkt werden kann, stellen uns aber - unter Hinweis auf unsre Ausführungen unter Ziffer 4.6. die Frage, ob diese Bestimmung nicht in E-BStV integriert werden sollte. <u>Antrag:</u> Prüfung betreffend Systematik		
TI	Il genere di pericolo può essere indicato nel segnale "altri pericoli" sotto al punto esclamativo. Come "genere" si intende qualsiasi cosa? Se no, vincolato da quali criteri?		

##### Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 16
BAV sva FR, asa, AGBV, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege			

#### 4.18 Sind Sie mit Art. 18 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 49 )

wovon Bund: Kantone: 15 Übrige Stellen: 34

BL, GE, GL, JU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH

Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tpg

##### JA mit Bemerkung ( 7 )

wovon Bund: Kantone: 5 Übrige Stellen: 2

AG	Antrag: ... oder, wenn dies geeigneter erscheint, in angemessenen ...
LU	Auch das Signal "Höchsthöhe" soll gemäss Abs. 5 bei der letzten Umfahrungsmöglichkeit vorsegnalisiert werden können.
NE	Al. 3, lettre A : utiliser le même texte et distance qu'à l'article 9 al. 3, lettre A pour les signaux de danger pour offrir une homogénéité des placements de signaux.
SH	Müssen Allradfahrzeuge bei diesem Signal immer zwingend Schneeketten montieren. Fällt der Zusatz „Ausgenommen Fahrzeuge mit Allradantrieb“, weg.
VD	Alinéa 5: remplacer le terme "la dernière déviation" par "bifurcation" puis remplacer "d'emprunter une déviation" par "un autre itinéraire".
vif LU	5 Auch das Signal „Höchsthöhe“ sollte bei der letzten Umfahrungsmöglichkeit vorsegnalisiert werden.
Kapo SH	Müssen Allradfahrzeuge bei diesem Signal immer zwingend Schneeketten montieren. Fällt der Zusatz „Ausgenommen Fahrzeuge mit Allradantrieb“, weg.

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 8 )

wovon Bund: Kantone: 4 Übrige Stellen: 4

AR	Vorsignale werden mit diesem Artikel obligatorisch erklärt. Besser: Soweit Vorsignale nötig..... (sonst entsteht ein Tafelwald)
BE	Abs. 2: Diese Neuregelung führt dazu, dass Zusatztafeln mit langem Text entstehen, was zur Ablenkung der Fahrzeugführer führt und demzufolge als Gefährdung der Verkehrssicherheit betrachtet werden muss. Zudem belastet sie die Umsetzungsschwierigkeiten von Art. 55 Abs. 1 E-BSSV zusätzlich. Das Aufführen der Ausnahme „mit Bewilligung gestattet“ ist absolut unnötig. Einerseits weiss der Inhaber einer entsprechenden Bewilligung, dass er die beschränkte Strecke befahren darf, andererseits darf ein Fahrzeugführer nicht annehmen, dass er automatisch auch zu den Berechtigten gehört, wenn er einem anderen Fahrzeugführer in eine beschränkte Strecke nachfolgt. Wir beantragen, dass der Passus „... auch wenn die Ausnahme nur mit einer Bewilligung beansprucht werden kann“ gestrichen wird. <b>Textvorschlag:</b> Ausnahmen von signalisierten Vorschriften für den allgemeinen Verkehr müssen immer ergänzend signalisiert werden.
BS	Insbesondere in Stadtzentren bestehen viele Ausnahmen zu Signalisationen (z.B. Privilegien für Anwohner, Taxis, Notfallhandwerker, Post, etc.), welche gar nicht alle auf den Signalen vermerkt werden können. Um die Vorgaben gemäss Artikel 5 E-BSSV erfüllen zu können, muss zwingend eine Ausnahmeregelung bestehen. Wir schlagen folgende Korrektur zu Absatz 2 vor: „Ausnahmen von signalisierten Vorschriften <b>sollen müssen</b> immer ergänzend signalisiert werden, auch wenn die Ausnahme nur mit einer Bewilligung beansprucht werden kann <b>und es die allgemeinen Aufstellungsvorschriften zulassen</b> “.
GR	Zu Art. 18 Abs. 5 E-BSSV; Die Ankündigung des Signals "Schneeketten obligatorisch" kann auch mit dem Signal "Strassenzustand" (G.09) erfolgen. Absatz 5 wäre dahingehend zu ergänzen.
Kapo BE	Abs. 2: Diese Neuregelung führt dazu, dass Zusatztafeln mit langem Text entstehen, was





	enthalten und kann daher gestrichen werden.
Stapo Chur	Art. 19: Muss nicht auch Durchgangsstrassen erwähnt werden (siehe entsprechender BGE).
Stapo St. Gallen	Art. 19: Muss nicht auch Durchgangsstrassen erwähnt werden (siehe entsprechender BGE).
Stapo Zürich	<p>Die Regelung von Absatz 4, wonach mit einer Zonentafel höchstens 3 Verkehrsanordnungen angezeigt werden dürfen, stellt die Stadt Zürich vor elementare Probleme. Dies vor allem deshalb, weil dabei jede signalergänzende Angabe als Anordnung betrachtet wird und die einzelnen Signale und signalergänzenden Angaben auf einer Tafel separat zu zählen sind (vgl. Art. 5 Abs. 2 E-BSSV). Zum besseren Verständnis der Problematik soll von einem typischen Beispiel ausgegangen werden, welches nun ausdrücklich 5 statt der erlaubten 3 Anordnungen enthalten würde (vgl. beigefügtes Dokument):</p>  <p>Zwar könnte man sich künftig das Parkverbot samt ergänzender Angabe sparen (vgl. Art. 169 Abs. 1 E-StBV) und käme somit wider auf die erlaubten 3 Anordnungen. Allerdings wäre dann der Spielraum bereits ausgeschöpft und es könnten keine weiteren Anordnungen mehr angezeigt werden, wofür aber in vielen Fällen Bedarf besteht. So gibt es z.B. Tempo-30- und Begegnungszonen mit Blauen Zonen und Einbahnverkehr (oftmals mit erlaubtem Gegenverkehr von Mofas und Fahrrädern), solche mit einem Nachtfahrverbot (22h-6h) bei erlaubtem Zubringerdienst (dies wären ja für sich schon 3 Anordnungen) oder solche mit einem Lastwagenfahrverbot. Dies zeigt deutlich, dass die praktischen Regelungsbedürfnisse zu vielseitig sind, um sie mit lediglich 3 Anordnungen (inklusive signalergänzender Angaben) abbilden zu können, weshalb u.E. auf die separate Zählweise von signalergänzenden Angaben gemäss Art. 5 Abs. 2 E-BSSV verzichtet werden sollte.</p> <p>Als besonders unsachgerecht erweist sich die separate Zählweise des Blaue-Zone-Signals und der Ergänzung "mit Anwohnerparkkarte unbeschränkt", zumal es Blaue Zonen ohne Anwohnerprivilegierung praktisch nicht mehr gibt, diese Kombination von den Verkehrsteilnehmenden schon längst als Einheit verstanden wird und sie sich ohnehin nur in privilegierender Weise an Ortsansässige richtet. Es wäre daher schon einiges an Spielraum gewonnen, wenn man das Signal "Blaue Zone mit Anwohnerparkkarte unbeschränkt" in Art. 124 Abs. 2 E-StBV explizit verankern und hierfür das entsprechende Signal im Anhang eigens aufführen würde, sodass dieses fortan als 1 Verkehrsanordnung gelten würde.</p> <p>Schliesslich ist auch zu berücksichtigen, dass Zonensignalisationen innerorts zur Anwendung kommen und die Geschwindigkeit in der Regel schon bei der Zoneneinfahrt zusätzlich reduziert wird, sodass die Verkehrsteilnehmenden auch entsprechend mehr Informationen erfassen können als in anderen Situationen. Mithin sollte eine ausreichende Anzahl von Anordnungen bei Zonensignalisationen vorgesehen werden, weil sonst einige Anordnungen wieder punktuell signalisiert werden müssen und die gewünschte "Entrümpelung" des Schilderwaldes verunmöglicht wird.</p>

	Betreffend der hier angesprochenen Problematik sei auch auf die Bemerkungen unter 4.55 verwiesen.
bfu	<p>Zu Art. 19 Abs. 3 E-BSSV:</p> <p>Vergleichen Sie dazu unsere Bemerkung zu Frage 2.13 (Die Zonensignalisation sollte losgelöst vom gelten-den Art. 108 SVV und dem vorgeschlagenen Art. 19 Abs. 3 E-BSSV mit eigenem Artikel betreffend Innerortsgeschwindigkeit in Quartieren geregelt werden. Dies würde auch für die Behörden eine Vereinfachung bringen.)</p> <p>Zu Art. 19 Abs. 4 E-BSSV:</p> <p>Wir fordern, dass mit einer Zonentafel in der Regel zwei, höchstens drei Verkehrsanordnungen angezeigt werden dürfen.</p>
FMS	wie strasseschweiz
KSPD	Art. 19: Muss nicht auch Durchgangsstrassen erwähnt werden (siehe entsprechender BGE).
Mobil- tant.org	<p>2 Les zones 30, les zones de rencontre et les zones piétonnes ne peuvent être instaurées que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible <b>et être limitées dans leur étendue. Elles doivent n'être qu'exceptionnellement instaurées.</b></p> <p><b>La population suisse s'est très clairement prononcée contre la généralisation de telles zones en 2001, ce que les autorités sous l'impulsion du BPA notamment ne respectent pas.</b></p> <p>3 Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route principale conformément aux exigences de l'art. 25, il est possible d'intégrer <b>exceptionnellement un court tronçon</b> dans une zone 30 en raison de conditions locales particulières (p. ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville). <b>En fonction de l'évolution du trafic, ce tronçon sera supprimé de la zone dès que possible.</b></p> <p><b>Les déclarations de certaines associations font craindre une volonté d'imposer le 30 km/h partout, même sur les routes principales doit être explicitement exclue.</b></p>
Netzwerk Kind und Verkehr	<p><b>Abs. 1: Bio Zonensignalisation ist nur auf Strassen innerorts zulässig (streichen)</b> Begründung: Das Verbot der Schaffung von Zonensignalisationen ausserorts ist zu stark einengend. Es gibt u.U. gute Gründe auch ausserorts Tempo-Zonen einzurichten (Niederlande: Tempo 60 Zonen ausserorts; Erholungszonen an Siedlungsändern...etc.)</p> <p><b>Abs. 2: Begegnungszonen und Fussgängerzonen dürfen nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter angeordnet werden.</b> Die Einschränkung „nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter" ist für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zu einengend. Um sinnvolle Zonen zu schaffen, muss die Möglichkeit bestehen, unterschiedliche Strassentypen einzubeziehen, z.B. auch Zubringerstrassen und stärker verkehrorientierte Sammelstrassen.</p>
Pro Velo Schweiz	<p>Abs. 2: Zum Erlass von Fussgängerzonen: Auf Grunde der guten Erfahrungen mit gemischten Zonen im In- und Ausland und nach den Grundsätzen der Verhältnismässigkeit, dürfen aus Fussgängerzonen die Velos nur dann ausgeschlossen werden, soweit dies örtlich und zeitlich für die Sicherheit der Fussgänger wirklich notwendig ist <i>und</i> soweit die erzwungenen Umwege und Gefahren für die Velofahrenden diese nicht mehr belasten. Je grösser die Fussgängerzonen sind, desto weniger ist der Ausschluss von Velos verhältnismässig.</p> <p>Die heutige, unflexible Formulierung von Art. 121 Abs. 1 E-StBV schliesst aber die Zulassung von Velos praktisch völlig aus. Da das gute Miteinander von Velo- und Fussgängern vom Verhalten der Velofahrenden, aber ebenso von jenem der Fussgänger abhängt, soll im Zweifel ein Versuch gewagt werden müssen. Umgekehrt kann man nicht sinnvoll vorgehen und Erfahrungen sammeln. Im Gegenteil: Mit einem Velo-Verbot von Anfang an würde ein solcher Versuch sonst praktisch ausgeschlossen, da sich die Fussgänger an die völlige Abwesenheit von Fahrzeugen rasch gewöhnen und sicherheitsbewusstes Verkehrsverhalten schnell ablegen. Bei der Beurteilung der Gefahren ist wichtig, sich nicht am Verhalten von Rowdys zu richten, denn diese lassen sich auch nicht von Signalen abschrecken; die-</p>

	<p>se treffen also die Anständigen RadlerInnen.</p> <p>Generell stellen Fussgängerzonen eine massive Einschränkung der Benutzung des Velos dar. Deshalb ist im Grunde wenig verständlich, dass für ‚blosses Abweichen von Höchstgeschwindigkeiten‘ ein Gutachten zu erstellen zu ist, für die Fussgängerzonen und ihre Auswirkungen für den innerorts wichtigen Veloverkehr aber nicht und nicht einmal ein besonders sorgfältiges Abwägen und differenzieren. .</p> <p><b>Wir beantragen</b> daher, Abs. 2 wie folgt zu ergänzen: "2 Tempo-30-Zonen (...) angeordnet werden. <i>In Fussgängerzonen wird Radfahren nur soweit und nur während so langen Zeitfenstern verboten, als es die Verhältnismässigkeit verlangt. Im Zweifel ist vorerst ein mindestens einjähriger Versuch mit Zulassung des Radfahrens durchzuführen.</i>"</p>
Public Health	<p>Zu Art. 19 Abs. 3 E-BSSV:</p> <p>Vergleichen Sie dazu unsere Bemerkung zu Frage 2.13 (Die Zonensignalisation sollte losgelöst vom gelten-den Art. 108 SVV und dem vorgeschlagenen Art. 19 Abs. 3 E-BSSV mit eigenem Artikel betreffend Innerortsgeschwindigkeit in Quartieren geregelt werden. Dies würde auch für die Behörden eine Vereinfachung bringen.)</p> <p>Zu Art. 19 Abs. 4 E-BSSV:</p> <p>Wir fordern, dass mit einer Zonentafel in der Regel zwei, höchstens drei Verkehrsanordnungen angezeigt werden dürfen.</p>
Städteverband	<p>In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung.</p> <p>Eine Minderheit lehnt die Bestimmung basierend auf diesbezüglichen Diskussionen mit Untersuchungsbehörden ab. Gefordert wird eine eindeutige Festlegung, ob Zonensignalisationen (auch und insbesondere Tempo-30-Zonensignalisation) beid- oder wie im Grundsatz nur einseitig angebracht werden müssen. Im vorliegenden Entwurf bleiben Fragen offen: Sind insgesamt nur 3 Anordnungen zulässig, d.h. z.B. Parkverbotszone und 2 weitere Anordnungen? Gilt der Ausdruck «Zone» bereits als eine Anordnung? Können zusätzlich zwei signalergänzende Angaben nach Art. 55 auf derselben Tafel angebracht werden? (Siehe dazu auch Bemerkungen zu Art. 38 ff.)</p> <p>Die Regelung von Absatz 4, wonach mit einer Zonentafel höchstens 3 Verkehrsanordnungen angezeigt werden dürfen, kann Städte vor elementare Probleme stellen. Dies vor allem deshalb, weil dabei jede signalergänzende Angabe als Anordnung betrachtet wird und die einzelnen Signale und signalergänzenden Angaben auf einer Tafel separat zu zählen sind (vgl. Art. 5 Abs. 2 E-BSSV). Zum besseren Verständnis der Problematik soll von einem typischen Beispiel ausgegangen werden, welches nun ausdrücklich 5 statt der erlaubten 3 Anordnungen enthalten würde (vgl. Beilage zu 4.19).</p> <p>Zwar könnte man sich künftig das Parkverbot samt ergänzender Angabe sparen (vgl. Art. 169 Abs. 1 E-StBV) und käme somit wieder auf die erlaubten 3 Anordnungen. Allerdings wäre dann der Spielraum bereits ausgeschöpft und es könnten keine weiteren Anordnungen mehr angezeigt werden, wofür aber in vielen Fällen Bedarf besteht. So gibt es z.B. Tempo-30- und Begegnungszonen mit Blauen Zonen und Einbahnverkehr (oftmals mit erlaubten Gegenverkehr von Mofas und Fahrrädern), solche mit einem Nachtfahrverbot (22h-6h) bei erlaubtem Zubringerdienst (dies wären ja für sich schon 3 Anordnungen) oder solche mit einem Lastwagenfahrverbot. Dies zeigt deutlich, dass die praktischen Regelungsbedürfnisse zu vielseitig sind, um sie mit lediglich 3 Anordnungen (inklusive signalergänzender Angaben) abbilden zu können.</p> <p><b>Deshalb sollte in den Augen einer Minderheit der an der internen Vernehmlassung teilnehmenden Städte auf die separate Zählweise von signalergänzenden Angaben gemäss Art. 5 Abs. 2 E-BSSV verzichtet werden.</b></p> <p>Als besonders unsachgerecht erweist sich die separate Zählweise des Blaue-Zone-Signals und der Ergänzung «mit Anwohnerparkkarte unbeschränkt», zumal es Blaue Zonen ohne Anwohnerprivilegierung praktisch nicht mehr gibt, diese Kombination von den Verkehrsteil-</p>

	<p>nehmenden schon längst als Einheit verstanden wird und sie sich ohnehin nur in privilegierender Weise an Ortsansässige richtet.</p> <p><b>Es wäre daher schon einiges an Spielraum gewonnen, wenn man das Signal «Blaue Zone mit Anwohnerparkkarte unbeschränkt» in Art. 124 Abs. 2 E-StBV explizit verankern und hierfür das entsprechende Signal im Anhang eigens aufführen würde, sodass dieses fortan als 1 Verkehrsanordnung gelten würde.</b></p> <p>Schliesslich ist auch zu berücksichtigen, dass Zonensignalisationen innerorts zur Anwendung kommen und die Geschwindigkeit in der Regel schon bei der Zoneneinfahrt zusätzlich reduziert wird, sodass die Verkehrsteilnehmenden auch entsprechend mehr Informationen erfassen können als in anderen Situationen. Mithin sollte eine ausreichende Anzahl von Anordnungen bei Zonensignalisationen vorgesehen werden, weil sonst einige Anordnungen wieder punktuell signalisiert werden müssen und die gewünschte "Entrümpelung" des Schilderwaldes verunmöglicht wird. (Vgl. dazu auch Bemerkungen unter 4.55).</p>
Schweiz Mobil	<p>Abs. 2: Zum Erlass von Fussgängerzonen: Bei den guten Erfahrungen mit gemischten Zonen im In- und Ausland und nach den Grundsätzen der Verhältnismässigkeit, dürfen aus Fussgängerzonen die Velos nur dann ausgeschlossen werden, soweit dies örtlich und zeitlich für die Sicherheit der Fussgänger notwendig ist und soweit die Umwege und die Gefahren für die Velofahrenden diese nicht unverhältnismässig stark belasten. Je grösser die Fussgängerzonen sind, desto weniger ist der Ausschluss von Velos verhältnismässig.</p> <p>Die heutige Formulierung von Art. 121 Abs. 1 E-StBV schliesst aber Zulassung von Velos fast aus. Da das gute Miteinander von Velo- und Fussgängern auch vom Verhalten der Velofahrenden, aber auch von jenem der Fussgänger abhängt, soll im Zweifel ein Versuch gewagt werden. Umgekehrt kann man nicht sinnvoll vorgehen und Erfahrungen sammeln. Im Gegenteil: Mit einem Velo-Verbot von Anfang an würde ein solcher Versuch sonst praktisch ausgeschlossen, da sich die Fussgänger an die völlige Abwesenheit von Fahrzeugen rasch gewöhnen und sicherheitsbewusstes Verkehrsverhalten schnell ablegen. Bei der Beurteilung der Gefahren ist wichtig, sich nicht am Verhalten von Rowdys zu richten, denn diese lassen sich auch nicht von Signalen abschrecken. <b>Wir beantragen daher, Abs. 2 wie folgt zu ergänzen: "2 Tempo-30-Zonen (...) angeordnet werden. <i>In Fussgängerzonen wird Radfahren nur soweit und nur während so langen Zeitfenstern verboten, als es die Verhältnismässigkeit verlangt. Im Zweifel ist vorerst ein mindestens einjähriger Versuch mit Zulassung des Radfahrens durchzuführen.</i>"</b></p>
SP	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo Schweiz an.
strasse schweiz	<p>Betreffend Abs. 3 sind wir der Auffassung, dass die Möglichkeit zum Einbezug eines Hauptstrassenabschnitts in eine Tempo-30-Zone fallen gelassen werden muss. Primäre Funktion von Hauptstrassen ist es den Grossteil des Verkehrs zu übernehmen (insbesondere den Transitverkehr) und durchzuleiten sowie den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Dies steht im klaren Gegensatz zu Tempo-30-Zonen, die in erster Linie der Verkehrsberuhigung sowie -Sicherheit dienen und in denen generell Rechtsvortritt gilt. Die Funktionen von Hauptstrassen und Tempo-30-Zonen verhalten sich also antagonistisch. Deren Kombination ist Ursache für Missverständnisse und Unfälle.</p> <p>Falls die Geschwindigkeitslimite auf Hauptstrassen von den Fahrzeugen nicht oder schlecht eingehalten würde, könnte dies durch Gestaltungsmaßnahmen an der Fahrbahn beeinflusst werden. Eine andere Möglichkeit bestünde allenfalls darin, das Regime der Hauptstrasse vor einer Tempo-30-Zone aufzuheben und danach wieder einzuführen.</p>
tcs	<p>Le TCS est d'avis que l'art. 19 al. 3 OSRO-P (possibilité d'inclure des routes principales dans une zone 30) doit être purement et simplement supprimé. Les routes principales ont pour fonction première de garantir le trafic (notamment de transit) et d'assurer la fluidité de celui-ci. Au contraire des zones 30, où la règle générale est la priorité de droite. Les fonctions de routes principales et des zones 30 sont donc antagonistes. Leur combinaison peut être source de malentendus, donc d'accidents.</p> <p>Le TCS est d'avis qu'en cas de nécessité, la vitesse des véhicules sur route principale peut</p>

	être influencée au moyen d'aménagements de la chaussée. Une autre possibilité consiste à supprimer le régime de route principale avant la zone 30, et à le rétablir après celle-ci.
Fussverkehr Schweiz	<p><b>Zonensignalisationen sollen überall möglich sein (Absatz 1, 2 und 3 sind zu streichen)</b></p> <p><b>1 Mit einer Zonentafel dürfen höchstens drei Verkehrsanordnungen angezeigt werden.</b></p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Zonensignalisationen sollen überall möglich sein, wo dies sinnvoll ist. Eine Einschränkung auf Innerorts und auf Nebenstrassen mit gleichartigem Charakter ist hinderlich. Die Forderung nach dem gleichartigen Charakter ist ohnehin widersinnig. In der Regel werden ganze Quartiere mit Tempo 30-Zonen signalisiert. Sie weisen kaum je einen gleichartigen Charakter auf.</p> <p>Tempo 30 auf Quartierstrassen innerorts ist immer sinnvoll. Für alle anderen Fälle wird ein Gutachten gemäss Art. 25 verlangt (siehe nächsten Antrag). Dieses weist die Notwendigkeit, die Zweck und Verhältnismässigkeit nach. Der Bedarfsnachweis soll ausreichen. Kommt das Gutachten zum Schluss, dass eine Zonensignalisation auch ausserorts oder auf Hauptstrassen zielführend ist, so soll dies nicht durch Bundesvorgaben unterbunden werden. Die Signalisationsbehörden sind Fachleute genug, um eine seriöse Abschätzung aller Faktoren vorzunehmen.</p> <p>Mit der Aufweichung der Zonensignalisation denken wir insbesondere an folgende Fälle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In den Niederlanden existieren ausserorts im ländlichen Strassennetz schon seit über zehn Jahren zahlreiche Tempo-60-Zonen. Mit dieser Anordnung konnten auch die Unfallzahlen gesenkt werden. Dies soll in der Schweiz auch ermöglicht werden.</li> <li>- Die Einführung von Tempo-30-Zonen soll auch im Bereich der Siedlungsränder und in Erholungsgebieten ermöglicht werden. Insbesondere in Gebieten mit erhöhter Erholungseignung kommt es regelmässig zu Konflikten zwischen Motorfahrzeuglenkenden und Erholungssuchenden.</li> <li>- Begegnungszonen sollen nicht nur auf Nebenstrassen, sondern generell innerorts eingerichtet werden können. Auf dem vortrittsberechtigten Strassennetz ist ein Gutachten gemäss Art. 25 zu erstellen. Falls das Gutachten zum Schluss kommt, dass eine Begegnungszone eine sinnvolle Lösung ist, so soll diese auch auf einer Hauptstrasse eingerichtet werden können. Wir sehen die Anwendung insbesondere in (historischen) Ortskernen (z.B. Büren a/A) oder in Orten, welche durch Umgehungsstrassen entlastet sind (Bsp. Thusis) oder für Strassen, welche über Bereiche mit sehr hohen Fussgängerfrequenzen führen (z.B. Bahnhofplätze).</li> <li>- Auf dem nicht vortrittsberechtigten Strassennetz soll Tempo 30 zum Standard werden. Hier muss das Gutachten nach Art. 25 keine Prüfung der Notwendigkeit, der Zweck- und Verhältnismässigkeit beinhalten.</li> </ul>
velosuisse	wie Pro Velo Schweiz

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 14 )</b>		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 13
BAV		
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, SFV, SVLT, VAE, VCS, VöV, Wanderwege		

**4.20 Sind Sie mit Art. 20 E-BSSV einverstanden?****JA ( 63 )**

wovon	Bund:	Kantone: 24	Übrige Stellen: 39
AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH			
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW			
Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich			
ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg			

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 1 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Kapo GR	Das Zonensignal hat bis zu den zwingend nach Anhang 1 Zif. 2.5 E-StBV sowie Endesignale zu sämtlichen Zonensignalen zu verwendenden Ende-Signalen Gültigkeit.		

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 16
BAV			
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege			

#### 4.21 Sind Sie mit Art. 21 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 50 )

wovon Bund: Kantone: 19 Übrige Stellen: 31

BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH

vif LU, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

##### JA mit Bemerkung ( 3 )

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 1

NE Al. 1 : Ne doit pas être appliqué en zone 30 ou zone de rencontre. Ajouter : **à l'exception des zones 30 ou zones de rencontre.**

VD Alinéa 1: étendre le principe de la mesure non seulement au signal 2.01 mais également aux signaux 2.13, et 2.14, ces signaux étant des incidences de faible importance d'un débouché.

Alinéa 2: la "circulation secondaire" est-elle suffisamment explicite?

Städteverband In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Hingewiesen wird allerdings auf eine offene Frage zu Abs. 1: Müsste demnach auch innerhalb der Tempo 30/Begegnungszone der Vortritt aus Strassen, die mit allgemeinem Fahrverbot belegt sind, entzogen werden? Dies würde einen Widerspruch zur Rechtsvortrittsregelung innerhalb von Zonen herbeiführen und wäre so nicht aufzunehmen.

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 11 )

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 9

AG Abs. 3: Die Häufung von Signalen "Einfahrt verboten" bei Autobahnausfahrten ist übertrieben und führt zu grosser Unsicherheit mit entsprechenden Bremsmanövern.

SG Abs. 1: Es ist als weitere Möglichkeit der Vortrittsaufhebung auch die Trottoirüberfahrt (Art. 59 Abs. 2 EStBV) zu erwähnen.

Stadt Bern Zu Abs. 1; Müsste demnach auch innerhalb der Tempo 30/Begegnungszone der Vortritt aus Strassen, die mit allgemeinem Fahrverbot belegt sind, entzogen werden? Dies widerspricht sich mit der Rechtsvortrittsregelung innerhalb von Zonen und ist so nicht aufzunehmen.

Kapo GR Wenn „Kein Vortritt“ und „Stop“ namentlich erwähnt wird, muss die Trottoirüberfahrt auch erwähnt werden.

Kapo SG Abs. 1: Den ausfahrenden Fahrzeugen kann der Vortritt nicht nur mit dem Signal "Stop" oder "Kein Vortritt" entzogen werden, sondern auch mit einer Trottoirüberfahrt (vgl. Art. 59, Abs. 2 StBV). Die Formulierung ist mit allen Möglichkeiten anzupassen.

Grüne 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. Die Verfügung ist grundsätzlich mit Ausnahme des Veloverkehrs mittels der Zusatztafel "Velo gestattet" zu erlassen. Das verlangt auch das Gebot der Verhältnismässigkeit. Liegt jedoch ein Nachweis vor, dass die Zulassung des Veloverkehrs zu gefährlich wäre, darf auch dem Fahrrad die Durchfahrt verboten werden. Dieses System entspricht der belgischen Lösung. Bei der Beurteilung der Gefahren ist immer zu berücksichtigen, dass auch der Umweg Gefahren bringt (z.B. häufigeres Linksabbiegen). Die gleiche Überlegung ist jeweils für die Mofas zu machen. Wenn Velos passieren können, sollen immer auch Leicht-Mofas fahren dürfen. Der Abs. 2 soll daher wie folgt ergänzt werden:

*Art. 21, Abs. 2: „Ist die Einfahrt in eine Strasse durch das Signal «Einfahrt verboten» (B.02) untersagt, so kann die Behörde Ausnahmen bewilligen für Fahrräder und Motorfahrräder sowie für untergeordneten Gegenverkehr, namentlich für Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr. Die Ausnahme für Fahrräder und Motorfahrräder darf nur verweigert werden, wenn ein Nachweis für deren besondere Gefährdung vorliegt (neu).“*

SP	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo Schweiz an.
Pro Velo Schweiz	<p>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. Die Verfügung ist grundsätzlich mit Ausnahme des Veloverkehrs mittels der Zusatztafel "Velo gestattet" zu erlassen. Das verlangt auch das Gebot der Verhältnismässigkeit. Liegt jedoch ein Nachweis vor, dass die Zulassung des Veloverkehrs zu gefährlich wäre, darf auch dem Fahrrad die Durchfahrt verboten werden. Dieses System entspricht der belgischen Lösung. Bei der Beurteilung der Gefahren ist auch immer zu berücksichtigen, dass auch der Umweg Gefahren bringt (z.B. häufigeres Linksabbiegen...). Die gleiche Überlegung ist jeweils für die Mofas zu machen. Wenn Velos passieren können, sollen immer auch Leicht-Mofas fahren dürfen (vgl. Grundsatz zu Art. 102, wie auch 146 und 149)</p> <p><b>Wir beantragen</b> daher folgende Ergänzung: "2 Ist die Einfahrt (...) Ausnahmen bewilligen für Fahrräder und Motorfahrräder sowie für untergeordneten Gegenverkehr, namentlich für Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr. <b>Die Ausnahme für Fahrräder und Motorfahrräder darf nur verweigert werden, wenn ein Nachweis für deren besondere Gefährdung vorliegt.</b>"</p>
Schweiz Mobil	<p>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. Die Verfügung ist grundsätzlich mit Ausnahme des Veloverkehrs mittels der Zusatztafel "Velo gestattet" zu erlassen. Liegt jedoch ein Nachweis vor, dass die Zulassung des Veloverkehrs zu gefährlich wäre, kann auf die Verfügung der Zusatztafel verzichtet werden. Dieses System entspricht der belgischen Lösung. <b>Wir beantragen</b> daher folgende Ergänzung: "2 Ist die Einfahrt (...) Ausnahmen bewilligen für Fahrräder und Motorfahrräder sowie für untergeordneten Gegenverkehr, namentlich für Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr. <b>Die Ausnahme für Fahrräder und Leicht-Motorfahrräder darf nur dann verweigert werden, wenn ein Nachweis für deren Gefährlichkeit vorliegt.</b>"</p>
VCS	<p>Wir unterstützen die Stellungnahme von Pro Velo Schweiz:</p> <p>„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. Die Verfügung ist grundsätzlich mit Ausnahme des Veloverkehrs mittels der Zusatztafel "Velo gestattet" zu erlassen. Das verlangt auch das Gebot der Verhältnismässigkeit. Liegt jedoch ein Nachweis vor, dass die Zulassung des Veloverkehrs zu gefährlich wäre, darf auch dem Fahrrad die Durchfahrt verboten werden. Dieses System entspricht der belgischen Lösung. Bei der Beurteilung der Gefahren ist auch immer zu berücksichtigen, dass auch der Umweg Gefahren bringt (z.B. häufigeres Linksabbiegen...). Die gleiche Überlegung ist jeweils für die Mofas zu machen. Wenn Velos passieren können, sollen immer auch Leicht-Mofas fahren dürfen (vgl. Grundsatz zu Art. 102, wie auch 146 und 149)</p> <p><b>Wir beantragen</b> daher folgende Ergänzung: "2 Ist die Einfahrt (...) Ausnahmen bewilligen für Fahrräder und Motorfahrräder sowie für untergeordneten Gegenverkehr, namentlich für Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr. <b>Die Ausnahme für Fahrräder und Motorfahrräder darf nur verweigert werden, wenn ein Nachweis für deren besondere Gefährdung vorliegt.</b>"“</p>
velosuisse	wie Pro Velo Schweiz

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 18 )</b>			
wovon	Bund: 1	Kantone: 1	Übrige Stellen: 16
BAV AR Kapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo St. Gallen sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, SFV, SVLT, VAE, VöV, Wanderwege			

**4.22 Sind Sie mit Art. 22 E-BSSV einverstanden?**

**JA ( 62 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 39

AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**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

BE Abs. 1: Die Signalisierungsbeschränkung des Verbots für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung auf die in der SDR, Anhang 2, aufgeführten Strecken ist zu restriktiv. Es gibt kleinere, in der erwähnten Verordnung nicht erwähnte, schutzwürdige Grundwasserzonen. Diese könnten zukünftig nicht mehr signalisiert werden.

**Antrag:** Beibehaltung von Art. 19, Abs. 1, lit h SSV.

Abs. 2: Die Bezeichnung „Verbotssymbole“ ist nirgends definiert.

**Vorschlag:** anstelle von „Verbotssymbole“ die Bezeichnung „Symbole“ verwenden.

Kapo BE Abs. 1: Die Signalisierungsbeschränkung des Verbots für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung auf die in der SDR, Anhang 2, aufgeführten Strecken ist zu restriktiv. Es gibt kleinere, in der erwähnten Verordnung nicht erwähnte, schutzwürdige Grundwasserzonen. Diese könnten zukünftig nicht mehr signalisiert werden.

**Antrag:** Beibehaltung von Art. 19, Abs. 1, lit. h SSV.

Abs. 2: Die Bezeichnung „Verbotssymbole“ ist nirgends definiert.

**Vorschlag:** anstelle von „Verbotssymbole“ die Bezeichnung „Symbole“ verwenden.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.23 Sind Sie mit Art. 23 E-BSSV einverstanden?****JA ( 56 )**

wovon Bund: Kantone: 20 Übrige Stellen: 36

AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH

Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, 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 St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 4 )**

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 1

AG Frage: Sollte hier nicht zusätzlich mit einem Vorsignal gearbeitet werden, insbesondere damit Fahrzeuge frühzeitig wenden könnten?NE Ajouter : ... placé directement près de l'obstacle **et en signalisation avancée s'il ne peut être perçu à temps.**

VD Il serait peut-être utile de préciser dans l'article le principe fixé par la jurisprudence consistant à exiger que la hauteur effective devrait toujours dépasser de 20cm la hauteur signalée. (AIF103 II 240)

vif LU Das Signal „Höchsthöhe“ ist auf Haupt- und Ortsverbindungsstrassen vor Unterführungen

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 4 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 3

SH Das Signal muss auch bei der letztmöglichen Umfahrungsmöglichkeit stehen.

Kapo SH Das Signal muss auch bei der letztmöglichen Umfahrungsmöglichkeit stehen.

bfu Das Signal "Höchsthöhe" sollte wie bisher schon bei der letzten Umfahrungsmöglichkeit als Vorsignal aufgestellt werden.

Public Health Das Signal "Höchsthöhe" sollte wie bisher schon bei der letzten Umfahrungsmöglichkeit als Vorsignal aufgestellt werden.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.24 Sind Sie mit Art. 24 E-BSSV einverstanden?****JA ( 51 )**

wovon	Bund:	Kantone: 21	Übrige Stellen: 30
AG, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW Kapo AG, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Zürich ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg			

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
FREC	L'alinéa 1 n'a pas son utilité. Il contredit l'article 42 4 <sup>eme</sup> alinéa du l'OUR.		
Städteverband	In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Eine Minderheit lehnt die Bestimmung ab. Sie fordert, der Hinweis auf die «Ende 50»-Signalisation solle nicht weggelassen werden. (Vgl. dazu auch Ziff. 2.12.)		

**NEIN ( )**

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

**NEIN mit Bemerkung ( 12 )**

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 9
AR	Abs. 1: Weshalb Signalisation 100 km/h? (unnötige Signale vermeiden)		
LU	Sofern keine Zu- und Wegfahrten bestehen, genügt die heutige Regelung. Ausnahmen müssen möglich sein und müssen die ortsspezifischen Bedürfnisse besser berücksichtigen.		
SG	Abs. 1 ist zu streichen. Diese Bestimmung ist nicht nötig und widerspricht dem angestrebten Abbau von Signalen.		
Kapo AI	Abs. 1: Weshalb Signalisation 100 km/h? (unnötige Signale vermeiden)		
Kapo AR	Abs. 1: Weshalb Signalisation 100 km/h? (unnötige Signale vermeiden)		
Kapo SG	Abs. 1: Die neue Signalisation der Höchstgeschwindigkeit auf Autostrassen widerspricht dem Kampf des Täfelwaldes.		
Stapo Chur	Abs. 1: Weshalb Signalisation 100 km/h? (unnötige Signale vermeiden)		
Stapo St. Gallen	Abs. 1: Weshalb Signalisation 100 km/h? (unnötige Signale vermeiden)		
Stapo Winterthur	Der Hinweis auf die "Ende 50"-Signalisation soll nicht weggelassen werden. Vgl. Ziff. 2.12.		
KSPD	Abs. 1: Weshalb Signalisation 100 km/h? (unnötige Signale vermeiden)		
Mobilisant.org	Il doit être expressément expliqué qu'il est possible de maintenir ou de limiter différemment les entrées d'agglomération, et que dans ces cas un panneau 50 km/h général soit situé plus à l'intérieur de l'agglomération en fonction de la catégorie de route ou des bâtiments construits aux abords de la route.		
Netzwerk Kind und Verkehr	<b>Antrag 5: BSSV Art. 24 Abs. 2</b> <b>2: Das Signal „Höchstgeschwindigkeit...generell ist 50 m vor dem Beginn einer dichteren Bebauung auf einer Seite der Strasse anzubringen.</b> Begründung: In Anpassung an Art 9 Abs. 3a: 50 Meter vor der Gefahrenstelle. Es besteht so genügend Zeit zum Abbremsen, bevor die erhöhten Gefahren innerorts einsetzen.		

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 16
BAV sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege			

#### 4.25 Sind Sie mit Art. 25 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 52 )

wovon Bund: Kantone: 20 Übrige Stellen: 32

AG, BE, BL, BS, GE, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich  
BUL, COCRBT, FREC, KSPD, SIK, Städteverband, SVSAA, tpg

##### JA mit Bemerkung ( 1 )

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

NE Al. 2, lettre D : Supprimer "de ce fait".

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 14 )

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 11

AR 10er Schritte sind unglaubwürdig, dann kann ebenso gut die Originalgeschwindigkeit beibehalten werden.

Abstufung der Geschwindigkeit auf Autobahnen nur in 20er Schritten.

Abstufung der Geschwindigkeit auf Autostrassen nur in 20er Schritten.

Abstufung der Geschwindigkeit ausserorts nur in 20er Schritten.

Abstufung der Geschwindigkeit innerorts 80/60 gem. oben, sonst nur generell 50/Zone 30/Begegnungszone.

Ansonsten sind innerorts zu viele Varianten offen.

GL Abs. 6: Die Bestimmung wiederholt unnötigerweise, was bereits in Art. 32 Abs. 3 BVG festgeschrieben wurde. Der Gesetzgeber wird sich im Übrigen Rechenschaft geben müssen, ob am Beharren auf einem Gutachten bei einer Herauf- oder Hinaufsetzung der Regel-Höchstgeschwindigkeiten bereits im Verwaltungsverfahren tatsächlich in jedem Fall beharrt werden soll, zumal sich das Gutachten auch noch zur Verhältnismässigkeit (eigentlich eine Aufgabe der rechtsanwendenden Behörde) äussern muss. Falls überhaupt hat sich ein Gutachten zu den betreffenden Auswirkungen einer Veränderung der Höchstgeschwindigkeiten zu äussern. Angesichts der (objektiv betrachtet geringen) Bedeutung des betreffenden Verwaltungsaktes erscheint diese hohe formelle Hürde in der schweizerischen Rechtsordnung doch recht speziell.

LU Abs. 5a und b: Wir schlagen vor, nur mit 20 km/h Schritten zu arbeiten, da alle mobilen Signalisationssätze nur mit 20 km/h Schritten ausgerüstet sind (100 / 80 / 60 km/h). Damit wird eine Deckungsgleichheit im Ereignisfall erreicht.

ACS Grundsätzlich begrüssen wir die bessere Beschreibung der Voraussetzungen durch die Ergänzung "deutlich". Wir sind aber nicht der Ansicht, dass damit die Aussage bezüglich "Verhältnismässigkeit" obsolet wird. Eine deutliche Wirkung kann auch vorhanden sein, wenn die Verhältnismässigkeit einer Massnahme nicht gegeben ist.

bfu Zu Abs. 5 lit. e:  
Die Tempo-30-Zonen sollten vom Art. 25 E-BSSV ausgenommen werden (vergleichen Sie dazu unsere Bemerkungen zu den Fragen 2.13 und 4.19).

FMS wie strasseschweiz

Mobili-  
tant.org 1 Pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, il est possible **exceptionnellement** de décider des dérogations aux limitations générales de vitesse sur certains tronçons de route.

2 Les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées **que** lorsque :

a. un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement ;

b. certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut **pas** être obtenue d'une autre manière ;

c. **durant les heures de pointes si cela** permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés,

	<p>d. de ce fait, il est possible de réduire sensiblement les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement.</p> <p><b>e. il y a en tous les cas lieu de respecter le principe de la proportionnalité et la mesure doit prouver son efficacité dans un délai de deux ans ou être annulée.</b></p> <p>Ces restrictions sont trop facilement introduites en Suisse et elles ne sont que très rarement justifiées. Il est impératif d'avoir un contrôle sur ces mesures. Certaines restrictions de la limitation ont été imposées dans des rues et des villages où il n'y avait jamais eu d'accident durant les 20 dernières années, d'où la nécessité de maintenir la notion de proportionnalité.</p> <p>Concernant l'alinéa 5 :</p> <p>Il est souhaitable de modifier l'approche punitive et restrictive de la circulation routière. Nous demandons à ce que la mise en place de panneaux indiquant « vitesse recommandée » remplace en grande partie les limitations de vitesses dans les différentes zones de limitations générales. Par exemple dans le périmètre des jonctions et des échangeurs, les limitations sont souvent largement inférieures à celle qu'un véhicule léger ne transportant qu'une personne sans chargement (souvent la majorité des transports effectifs) pourrait sans aucun danger effectuer et il doit pourtant circuler comme un véhicule lourd mal chargé (explication fournie pour justifier la limitation de la sortie de Delémont-ouest à... 40 km/h sur 300 mètres). Cette recommandation pourrait par contre servir de base en cas d'accident pour l'indemnisation par les assurances en cas de perte de maîtrise suite à une vitesse inadaptée.</p> <p>De telles limitations excessivement basses provoquent une diminution de leur prise en compte et leur banalisation par les usagers.</p>
Netzwerk Kind und Verkehr	<p>Artikel 25 Abs. 5 a-d ist wie folgt anzupassen</p> <p><b><i>Vor der Verfügung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten gemäss Absatz 5a bis d ist durch ein Gutachten (Artikel 32 Absatz 3 SVG) abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist, oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.</i></b></p> <p><b><i>5 e Verfügungen mit Zonensignalisation; 30 km/h und Begegnungszonen sind auf dem nicht vortrittsberechtigten Strassennetz von der Prüfung der Notwendigkeit, der Zweck und Verhältnismässigkeit befreit</i></b></p> <p><b>Abs. 6 „ob die Massnahme auf Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann“</b></p> <p>Massnahmen, die eine nur zeitlich beschränkte Reduktion der Höchstgeschwindigkeit vorsehen, sind für Kinder problematisch. z.B. Tempo 30 bei Schulanlagen vor Schulbeginn und bei Schulschluss.</p> <p>Kinder kommen auch zu spät, sind in Eile und geraten so in die Tempofalle. Kinder benutzen viele Fussgängerstreifen nicht nur, um in den Kindergarten oder in die Schule zu gehen, sondern auch in der Freizeit. Sie wollen Freunde besuchen und beliebte Spielorte (z.B. den Schulhausplatz) aufsuchen.</p>
Public Health	<p>Zu Abs. 5 lit. e:</p> <p>Die Tempo-30-Zonen sollten vom Art. 25 E-BSSV ausgenommen werden (vergleichen Sie dazu unsere Bemerkungen zu den Fragen 2.13 und 4.19).</p>
SP	<p>Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.</p>
strassesc hweiz	<p>In Abs. 2 Bst. d ist ebenfalls die Verhältnismässigkeit - insbesondere für die Strassenbenützer und mit Blick auf die Wirksamkeit der Massnahme - zu stipulieren.</p> <p>Abs. 5 Bst. a: Auch auf Autobahnen sollen nur Abstufungen von je 10 km/h möglich sein. Die Abstufung von 20 km/h ist deshalb zu streichen.</p>
tcs	<p>Al. 2, lit d : le TCS souhaite que la référence à la proportionnalité soit maintenue, en plus de la réduction sensible des atteintes excessives l'environnement. La diminution "sensible" ne s'attache qu'au résultat de la limitation au regard des atteintes à l'environnement. Le principe de proportionnalité est plus large et implique que l'on prenne en compte également les contraintes pour les usagers, ou les conséquences d'un éventuel report de la circulation consécutif à la limitation. Même s'il s'agit d'un principe général, il est indispensable de mentionner la proportionnalité expressément dans ce contexte.</p> <p>Al. 5 : on ne comprend pas l'introduction de la gradation à 20 km/h, uniquement sur auto-</p>

	route. Si l'on suit ce raisonnement, il ne serait donc pas possible de passer de 100 à 80 km/h sur semi-autoroute, ou de 80 à 60 hors localité – ce qui est la règle.
SSR	Abs. 4: Signalisierte Stufenhöchstgeschwindigkeiten werden in der Praxis kaum eingehalten. Besser wäre das Höchstgeschwindigkeitssignal in einem vernünftigen normalen Bremsabstand vor dem Hindernis aufzustellen. Es bedeutete dann den Befehl zur Einleitung einer normalen Bremsung.
Fussverkehr Schweiz	<p><b>Der Artikel 25 ist wie folgt anzupassen:</b></p> <p><i>Vor der Verfügung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten <b>gemäss Absatz 5 a bis d</b> ist durch ein Gutachten (Artikel 32 Absatz 3 SVG) abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.</i></p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Für die Verfügung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten gemäss Absatz e – also Strassenabschnitte auf dem nicht vortrittsberechtigten Strassennetz – sollen von der Prüfung der Notwendigkeit, der Zweck- und Verhältnismässigkeit befreit werden.</p> <p>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 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.</p>

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )</b>		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 16
BAV sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege		

**4.26 Sind Sie mit Art. 26 E-BSSV einverstanden?****JA ( 58 )**

wovon Bund: Kantone: 21 Übrige Stellen: 37

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

NE Signalisation positive - Bravo !

Kapo ZH Kann gestrichen werden. Unnötig. Muss situativ beurteilt und signalisiert werden.

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 4 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 2

SG Die Verbotssignale B.28 und B.29 sollten nicht nur bei Bestand der Gebotssignale C.06 und C.07, sondern auch bei Vorhandensein der Gebotssignale C.08, C.09 und C.10 nicht angebracht werden dürfen.

SO Abbiegeverbote werden besser beachtet.

Stadt  
Bern Ergänzungsantrag; ... beziehungsweise „Rechtsabbiegen“ (C.06; Rechtsabbiegen); C.07; Linksabbiegen); C.10 Geradeaus-oder Linksabbiegen oder C.09 (Rechts-oder Linksabbiegen) oder C.10 (Geradeausoder Rechtsabbiegen)...

Kapo ZH Kann gestrichen werden. Unnötig. Muss situativ beurteilt und signalisiert werden.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.27 Sind Sie mit Art. 27 E-BSSV einverstanden?****JA ( 63 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 40

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NWKapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo  
SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St.  
Gallen, Stapo Winterthur, Stapo ZürichACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband,  
strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg**JA mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

LU Die Situation wird in der Regel mit Signal A27 ergänzt. Das genügt vollständig und ist  
verankert.**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil,  
SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

#### 4.28 Sind Sie mit Art. 28 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 50 )

wovon Bund: Kantone: 17 Übrige Stellen: 33

AR, BL, GE, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH

Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tpg

##### JA mit Bemerkung ( 7 )

wovon Bund: Kantone: 5 Übrige Stellen: 2

AG Abs. 7: Stoppsignale sind eines der besten Mittel gegen Kollisionen innerorts. Die vorgeschlagene Bedingung, dass sie nur aufgestellt werden dürfen, wenn sie "unerlässlich" sind, ist unseres Erachtens zu einengend.

Deshalb stellen wir den

Antrag:

Das Signal ‚Stop‘ darf nur an Stellen angebracht werden, wo infolge fehlender Sicht ein Halt angezeigt ist.

LU In Abs. 2 wäre ein Verweis auf Art. 35 Abs. 3 angebracht, wonach die Hauptstrasse in diesen Fällen aufzuheben ist.

Abs. 3 ist zu konkretisieren mit " Bei Verzweigungen mit Hauptstrassen ausserorts..."

NE Al. 1 : Ajouter ... en retrait de 10m au maximum ou exceptionnellement avec une plaque de distance si cet éloignement ne peut être respecté.

VD Alinéa 1: application parfois impossible dans la pratique!

VS Al. 6 : que veut dire "voie continue"

Städteverband In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Eine Minderheit macht jedoch auf offene Fragen zu Abs. 2 aufmerksam. Wie müssen die entsprechenden Signale vorsehalisiert werden? Mit F.13 (Ende der Hauptstrasse) oder mit C.01 (Stopp) + I.01 (Distanztafel); C.02 (Kein Vortritt) + I.01 (Distanztafel)?

tcs les nouveaux alinéa (3 et 4) devraient contribuer à clarifier les cas de priorité et sont à saluer.

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 10 )

wovon Bund: 1 Kantone: 2 Übrige Stellen: 7

BAV Zu Absatz 7:  
Mindestens das BAV müsste als Aufsichtsbehörde der Bahnen bei einem solchen Entscheid mitwirken.

Es ist aber weiterhin unklar, ob ein Stoppsignal eine taugliche Massnahme bei Bahnübergängen darstellt und eingesetzt werden soll um das Unfallrisiko zu reduzieren. Die Zweckmässigkeit von Stoppsignalen an mit Andreaskreuz signalisierten Bahnübergängen soll zwischen ASTRA, BAV und allenfalls weiteren Beteiligten geprüft werden. Statt der speziellen Bewilligung eines Bundesamtes ist eine klare Regelung zu finden, die dann im Rahmen der PGV's bewilligt werden kann.

BE Abs. 3: Mit dieser Neuregelung müsste faktisch auf allen verkehrsorientierten Nebenstrassen ausserorts der Vortritt geregelt werden. Diese Regelung ist heute auf den wichtigsten bernischen Kantonsnebenstrassen mit Durchgangsverkehr grösstenteils bereits vollzogen. Wir sind jedoch nicht einverstanden damit, dass faktisch auf allen Verzweigungen mit verkehrsorientierten Nebenstrassen ausserorts der Vortritt nach einem einheitlichen Grundschemata geregelt werden muss.

**Antrag:** Der Entscheid über eine Vortrittsregelung zu Gunsten der einen oder anderen einmündenden Nebenstrasse im Ausserortsbereich soll situationsbedingt und abhängig vom örtlichen Erscheinungsbild getroffen werden.

BS Bezüglich Abs. 4 vertreten wir die Auffassung, dass eine Vortrittsaufhebung mittels einer Trottoirüberfahrt einer Vortrittsaufhebung mit dem Signal „Stop“ oder „Kein Vortritt“ gleich gestellt und daher zulässig ist. Daher beantragen wir folgende ergänzende Formulierung:

	„Wird eine Zufahrt zu einer Verzweigung mit dem Signal «Stop» oder «Kein Vortritt » geregelt, so ist der entgegenkommenden Strasse ebenfalls mit einem dieser Signale der Vortritt zu entziehen, ausgenommen diese sei eine abknickende vortrittsberechtigige Strasse <b>oder die Strasse mündet über eine Trottoirüberfahrt ein</b> “.
vif LU	1 Die 10 m sind aus unserer Sicht zu wenig. Diese Distanz sollte auf 20 m (ohne Distanzangabe) geändert werden. Der Zusammenhang mit der Einmündung muss aber klar ersichtlich sein. Kann die Vorgabe 10 m mit Art. 56 umgangen werden?  2 Mit diesem Artikel ist es aus unserer Sicht nicht notwendig, die Hauptstrasse gemäss Art. 35 Abs. 3 vor der Verzweigung aufzuheben.  3 Bei Verzweigungen mit Hauptstrassen ausserorts ...
Stadt Bern	Absatz 2; Wie müssen diese vorsignalisiert werden? Mit F.13 (Ende der Hauptstrasse) oder mit C.01 (Stop) + I.01 (Distanztafel); C.02 (Kein Vortritt) + I.01 (Distanztafel)?
Kapo BE	Abs. 3: Mit dieser Neuregelung müsste faktisch auf allen verkehrsorientierten Nebenstrassen ausserorts der Vortritt geregelt werden. Diese Regelung ist heute auf den wichtigsten bernischen Kantonsnebenstrassen mit Durchgangsverkehr grösstenteils bereits vollzogen. Wir sind jedoch nicht einverstanden damit, dass faktisch auf allen Verzweigungen mit verkehrsorientierten Nebenstrassen ausserorts der Vortritt nach einem einheitlichen Grundschemata geregelt werden muss. <b>Antrag:</b> Der Entscheid über eine Vortrittsregelung zu Gunsten der einen oder anderen einmündenden Nebenstrasse im Ausserortsbereich soll situationsbedingt und abhängig vom örtlichen Erscheinungsbild getroffen werden.
Kapo BS	Bezüglich Abs. 4 vertreten wir die Auffassung, dass eine Vortrittsaufhebung mittels einer Trottoirüberfahrt einer Vortrittsaufhebung mit dem Signal „Stop“ oder „Kein Vortritt“ gleich gestellt und daher zulässig ist. Daher beantragen wir folgende ergänzende Formulierung: „Wird eine Zufahrt zu einer Verzweigung mit dem Signal «Stop» oder «Kein Vortritt » geregelt, so ist der entgegenkommenden Strasse ebenfalls mit einem dieser Signale der Vortritt zu entziehen, ausgenommen diese sei eine abknickende vortrittsberechtigige Strasse <b>oder die Strasse mündet über eine Trottoirüberfahrt ein</b> “.
COCRBT	Al. 6 : que veut dire voie continue : traduction ?
VöV	Das Anbringen von Stoppsignalen bei Bahnübergängen ist nur soweit geregelt, dass eine Bewilligung des ASTRA erforderlich ist. Die EBV Art. 37.c.3.c definiert ....Andreaskreuze als einziges Signal angebracht werden. Das Wiener Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen Art. 33.3 sieht ein Stoppsignal bei BUe vor. Es ist damit weiterhin unklar ob ein Stoppsignal eine taugliche Massnahme ist und eingesetzt werden kann. Die Zweckmässigkeit von Stoppsignalen an mit Andreaskreuz signalisierten Bahnübergängen soll zwischen ASTRA, BAV und allenfalls weiteren Beteiligten geprüft werden. Statt der speziellen Bewilligung eines Bundesamtes ist eine klare Regelung zu finden, die dann im Rahmen der PGV's bewilligt werden kann.
SSR	Abs. 5: Wenn es „nötig“ ist, dann nicht „können“, sondern „müssen“ die Signale angebracht werden.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 15 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 15
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, Wanderwege			

**4.29 Sind Sie mit Art. 29 E-BSSV einverstanden?****JA ( 60 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 38

AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 4 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 2

BE Abs. 2: Beitrag zur Reduktion des Schilderwalds.

NE Al. 2 : remplacer "ne peut être placé" par "**sera exceptionnellement placé**" lorsque ...

bfu Die Neuerung in Abs. 2 ist zu begrüßen, da bei Inseln das Signal oft die Sicht auf Kinder verdeckt.

Public Health Die Neuerung in Abs. 2 ist zu begrüßen, da bei Inseln das Signal oft die Sicht auf Kinder verdeckt.

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.30 Sind Sie mit Art. 30 E-BSSV einverstanden?****JA ( 63 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 40

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

JU Alinéa 2 pas clair dans la rédaction ou dans la traduction (faut-il placer le C02 ou non ?).  
Une contradiction avec l'article 28, alinéa 2 OSRO.**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.31 Sind Sie mit Art. 31 E-BSSV einverstanden?****JA ( 62 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 39

AG, AR; BE, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tpg

**JA mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

tcs

Formulation :

- soit on utilise la nouvelle terminologie, "disposition des voies de circulation" (art. 84 al. 4 OUR-P);

- soit on garde l'ancienne terminologie "disposition des voies de circulation annonçant des restrictions" (ce qui est le cas dans la version française, pas dans la version allemand), et on réintroduit l'actuelle figure 4.77.1 en tant que G.08.02. Cette dernière solution devrait être privilégiée, car la figure 4.77.1 constitue une combinaison particulière de signaux.

**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

JU

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

#### 4.32 Sind Sie mit Art. 32 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 47 )

wovon Bund: Kantone: 17 Übrige Stellen: 30

BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH  
vif LU, Tiefbauamt NW

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 St. Gallen, Stapo Zürich  
ACS, BUL, FMS, FREC, KSPD, SIK, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

##### JA mit Bemerkung ( 5 )

wovon Bund: Kantone: 4 Übrige Stellen: 1

BE Abs. 1: Die gegenüber der Vorkonsultation modifizierte Regelung bezüglich des Standortes ist sehr zu begrüssen. Zu Diskussionen Anlass gibt einzig noch die Definition „Beginn der einseitig dichten Überbauung“.  
Abs. 3: Um den Schilderwald zu reduzieren, soll die Ortsendetafel (wie heute bereits praktiziert) auf der Rückseite der Ortsbeginntafel angebracht werden dürfen.  
**Vorschlag:** Text ergänzen mit „Die Ortsendetafel kann auf der Rückseite der Ortsbeginntafel angebracht werden.“

NE Al. 3 : Ajouter ... en sens inverse, **en principe** au même endroit...  
Cela n'est pas toujours possible de placer les début / fin de localité au même endroit, notamment sur les chaussées séparées.

VD Alinéa 3: il serait plus économique de placer ce panneau à l'envers du panneau d'entrée de localité  
Evaluation du critère de 30% trop difficile à déterminer.

VS Le délai transitoire pour cette nouvelle signalisation devrait être de trois ans

Kapo BE Abs. 1: Die gegenüber der Vorkonsultation modifizierte Regelung bezüglich des Standortes ist sehr zu begrüssen. Zu Diskussionen Anlass gibt einzig noch die Definition „Beginn der einseitig dichten Überbauung“.  
Abs. 3: Um den Schilderwald zu reduzieren, soll die Ortsendetafel(wie heute bereits praktiziert) auf der Rückseite der Ortsbeginntafel angebracht werden dürfen.  
**Vorschlag:** Text ergänzen mit „Die Ortsendetafel kann auf der Rückseite der Ortsbeginntafel angebracht werden.“

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 12 )

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 9

AR Weniger strenge Formulieren unter Abs. 1 nötig. Die Behörde muss mehr Freiheiten haben. Es gibt nicht nur Ortschaften mit dichter einseitiger Bebauung bei Ortsbeginn. Es kann nicht sein, dass nur noch der Kern von Ortschaften bezeichnet wird und die aussen anliegenden Gebiete zusätzlich signalisiert werden müssen.

AG Abs. 1: vergleiche auch E-StBV Art. 42: OT könnte auch bei der Zonengrenze stehen.  
Abs. 2: Präzisieren mit ... Landessprachen...  
Abs. 4  
Aus Art. 32 Abs. 2 ergibt sich, dass mit dem Begriff "Ortschaft" nicht das bebaute Gebiet eines Orts, sondern der Ort, in der Regel die Gemeinde, gemeint ist. Daraus folgt, dass sich Ortschaften immer berühren. In Abs. 4 ist demzufolge der Passus "berühren sich zwei Ortschaften" nicht sachgerecht. Gemeint ist: "Berühren sich die überbauten Gebiete zweier Ortschaften". Fraglich ist weiter, weshalb auf Verordnungsstufe verboten wird, in solchen Fällen auf beiden Strassenseiten eine Ortschaftstafel anzubringen. Letztlich stellt sich die Frage, ob die Bestimmung überhaupt nötig ist.  
**Antrag:**  
Erneute Überprüfung, eventuell Streichung

SH Abs. 3: Nach wie vor sollte die Möglichkeit bestehen, Ortsbeginn und Ortsende auf der gleichen Tafel anzu-bringen.

Stadt Zu Abs. 3: Die Stadt Bern beantragt, die Aussage, das Ortsendeschild in „Gegenrichtung“ aufzustellen, nicht zu übernehmen. Auch wenn das Ortsendeschild das Ende der

Bern	Innerortsgeschwindigkeit anzeigt, sollen nicht noch mehr Signalstandorte durch das Trennen der Ortsbeginn- und der Ortsendetafeln geschaffen werden.
Kapo SH	Abs. 3: Nach wie vor sollte die Möglichkeit bestehen, Ortsbeginn und Ortsende auf der gleichen Tafel anzubringen.
Stapo Winterthur	Das Aufstellen der Signale Ortsbeginn und Ortsende an sich ist aus unserer Sicht problemlos. <b>Es soll aber nicht die Signale Höchstgeschwindigkeit und Ende der Höchstgeschwindigkeit ersetzen.</b>
Städteverband	Eine Mehrheit lehnte diese Bestimmung in der internen Vernehmlassung ab. Beantragt wird, Abs. 3, das Ortsendeschild in «Gegenrichtung» aufzustellen, nicht zu übernehmen. Auch wenn das Ortsendeschild das Ende der Innerortsgeschwindigkeit anzeigt, sollen nicht noch mehr Signalstandorte durch das Trennen der Ortsbeginn- und der Ortsendetafeln geschaffen werden.
bfu	Warum wird beim Signal F.09a und F.10a nicht auch ein roter Balken verwendet? Dies wäre einheitlicher.
Mobil-tant.org	L'obligation d'introduire ce panneau dès le « début de la zone bâtie de façon compacte au moins d'un côté de la route » laisse peu de place pour le maintien d'une limitation plus élevée s'il n'y a qu'un coté bâti. Un complément doit être inscrit « l'application de la limite générale peut toutefois être reportée au début de la zone bâtie de façon compacte des 2 côtés de la route et être signalée en conséquence. »
Netzwerk Kind und Verkehr	<b>Antrag 7: BSSV Art. 32 Abs. 1</b> <b>Die Signale „Ortsbeginn..." ... sind 50 m vor Beginn der einseitig dichteren Bebauung anzubringen.</b> <b>(vgl. Art 24, Abs.2)</b>
Public Health	Warum wird beim Signal F.09a und F.10a nicht auch ein roter Balken verwendet? Dies wäre einheitlicher.
SP	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 18 )</b>		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 17
BAV sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, COCRBT, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege		

**4.33 Sind Sie mit Art. 33 E-BSSV einverstanden?****JA ( 63 )**

wovon Bund:

Kantone: 24

Übrige Stellen: 39

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**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:

Übrige Stellen: 17

BAV

Stapo Winterthur

sva FR, asa, AGVS; ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.34 Sind Sie mit Art. 34 E-BSSV einverstanden?****JA ( 58 )**

wovon	Bund:	Kantone: 22	Übrige Stellen: 36
AG, AR, BE, BS, GE, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Zürich ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, SIK, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg			

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen:
BL	Der Standort des Signals "Tunnel" sollte offener definiert werden (z.B. mit der Formulierung "beim Tunneleingang").		
GL	Das Signal „Tunnel“ und damit auch die betreffende Bestimmung sind überflüssig und deshalb (soweit überhaupt aufgrund internationalen Rechts möglich) abzuschaffen.		

**NEIN ( )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 4 )**

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 3
GL	Das Signal „Tunnel“ und damit auch die betreffende Bestimmung sind überflüssig und deshalb (soweit überhaupt aufgrund internationalen Rechts möglich) abzuschaffen.		
bfu	Ein Tunnel scheint ziemlich selbsterklärend zu sein. Ist dieses Signal wirklich nötig?		
Public Health	Ein Tunnel scheint ziemlich selbsterklärend zu sein. Ist dieses Signal wirklich nötig?		
SP	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.		

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 18 )**

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 17
BAV Stapo Winterthur sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege			

**4.35 Sind Sie mit Art. 35 E-BSSV einverstanden?****JA ( 57 )**

wovon Bund: Kantone: 20 Übrige Stellen: 37

AR, BE, BS, GE, GL, GR, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 3 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 2

LU Auf das Signal könnte auch verzichtet werden, da Hauptstrassen blau signalisiert sind und gemäss Art. 28 Abs. 2 "kein Vortritt" und "Stopp" vorsehalisiert werden müssen.

vif LU 2 Auf dieses Signal kann aus folgenden Gründen verzichtet werden:

Hauptstrassen sind „blau“ signalisiert

Auf Hauptstrassen müssen „Kein Vortritt“ und „Stop“ vorsehalisiert werden Art. 28 Abs.2.

Städteverband In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Eine Minorheit macht auf offene Fragen zu Abs. 2 aufmerksam: Unklar sei, ob F.13 eine Art «Vorankündigungssignal» für «Kein Vortritt» sei – gilt mit F.13 immer der gesetzliche Rechtsvortritt? Weiter wird darauf hingewiesen, dass Abs. 3 sich nicht mit Art. 99 StBV (Rechtsvortritt) decke.

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 3 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 1

AG Abs. 2: Innerorts sind mit dieser Anordnung zu viele Signale aufzustellen, da die Bedeutung im Innerort eher unbedeutend ist.

JU Il serait bon de citer le titre de l'ordonnance dont il est question à l'alinéa 1.

Stadt Bern zu Abs. 2: Ist F.13 eine Art „Vorankündigungssignal“ für „Kein Vortritt“ oder gilt mit F.13 immer der gesetzliche Rechtsvortritt?

Absatz 3 sagt nicht das gleiche aus wie Artikel 99 StBV (Rechtsvortritt).

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.36 Sind Sie mit Art. 36 E-BSSV einverstanden?****JA ( 60 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 38

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

LU Der Klarheit halber ist der Satz wie folgt zu ergänzen: "...ist in der Gegenrichtung das Signal "Einfahrt verboten" (B.02) anzubringen."

vif LU ..... ist in der Gegenrichtung das Signal „Einfahrt verboten“ .....

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

SG Das Signal «Einbahnstrasse» wird nicht ausschliesslich auf Einbahnstrassen aufgestellt, sondern z.B. auch bei Tankstellen zur Verkehrsführung verwendet. Am Ende dieser Verkehrsführung wird vielfach das Signal «Einfahrt verboten» weggelassen oder nur dieses Signal verwendet. Die Formulierung ist zu absolut.

Kapo SG Das Signal "Einbahnstrasse" wird nicht ausschliesslich auf Einbahnstrassen aufgestellt, sondern z.B. auch bei Tankstellen zur Verkehrsführung. Am Ende dieser Verkehrsführung wird vielfach das Signal "Einfahrt verboten" weggelassen oder nur dieses Signal zur Verkehrslenkung verwendet. Die Formulierung darf nicht zwingend sein.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.37 Sind Sie mit Art. 37 E-BSSV einverstanden?****JA ( 57 )**

wovon Bund: Kantone: 20 Übrige Stellen: 37

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen:

GR Falsche Nummernangabe des Signals "Dem Gegenverkehr Vortritt gewähren": B.34 anstatt B.33.

NE **B 34** et non le B33.**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 5 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 3

ZH Redaktionelle Berichtigung: Das Signal "Dem Gegenverkehr den Vortritt lassen" ist B.34, nicht B.33.

VS Erreur B33 à remplacer par 834

Kapo TG Signal „Dem Gegenverkehr Vortritt lassen ist (B.34) und nicht (B.33)

Kapo ZH Kanzleifehler: Signal Nr. B.33 falsch. Richtigerweise B.34!

COCRBT Erreur B33 à remplacer par B34.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.38 Sind Sie mit Art. 38 E-BSSV einverstanden?**

**JA ( 55 )**

wovon Bund: Kantone: 21 Übrige Stellen: 34

AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, SIK, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

NE | Al. 2 : Préciser : notamment aux abords **immédiats** des écoles et des homes.

tcs | Le TCS peut accepter les aménagements proposés ainsi que l'abrogation de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, à condition que les critères que doit remplir l'expertise en vue de l'introduction d'une zone (art. 3 de ladite ordonnance) soient repris 1:1 dans l'Instruction sur la manière de fixer des dérogations aux limitations de vitesse.

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 15 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 13

AG | Abs. 2  
In Sinne der besseren Lesbarkeit stellen wir den

Antrag:

In Begegnungszonen dürfen keine Fussgängerstreifen angebracht werden. In Tempo-30-Zonen sind sie zulässig, wenn ...

BE | Abs. 2: Fussgängerstreifen sollten in Tempo-30-Zonen grundsätzlich nicht erlaubt sein. Bei kanalisierten Fussgängerachsen soll das Queren der Fahrbahn für Fussgänger wo nötig mit baulichen Massnahmen erleichtert werden. Die Praxis hat gezeigt dass mit der geltenden Formulierung die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen nicht als Ausnahme betrachtet wird. Tempo-30-Zonen werden in nutzungsorientierten Gebieten angeordnet und sollen die Koexistenz zwischen dem fliessenden und den Fussgängerverkehr fördern. Fussgängerstreifen wirken in dieser Hinsicht kontraproduktiv (siehe auch Kommentar zu Art. 39 Abs. 2 E-BSSV).

Kapo BE | Abs. 2: Fussgängerstreifen sollten in Tempo-30-Zonen grundsätzlich nicht erlaubt sein. Bei kanalisierten Fussgängerachsen soll das Queren der Fahrbahn für Fussgänger wo nötig mit baulichen Massnahmen erleichtert werden. Die Praxis hat gezeigt, dass mit der geltenden Formulierung die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen nicht als Ausnahme betrachtet wird. Tempo-30-Zonen werden in nutzungsorientierten Gebieten angeordnet und sollen die Koexistenz zwischen dem fliessenden und dem Fussgängerverkehr fördern. Fussgängerstreifen wirken in dieser Hinsicht kontraproduktiv (siehe auch Kommentar zu Art. 39 Abs. 2 E-BSSV).

bfu | Zu Art. 38 Abs. 2 E-BSSV:

Da es immer wieder Diskussionen betreffend Aufhebung von Fussgängerstreifen in T-30-Zonen gibt, ist die bfu der Meinung, dass zusätzlich zu den Ausnahmen Schulen und Heimen auch auf stark frequentierten Schulwegen die Möglichkeit des Belassens von Fussgängerstreifen gegeben werden sollte (Vergleichen Sie hierzu die bfu- Publikums- und Fachbroschüren zu Tempo-30-Zonen).

Fussverkehr Schweiz | *1 In Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ist eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.*

*2 Es dürfen keine Fussgängerstreifen angebracht werden. In Tempo-30-Zonen sind sie zulässig, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse von Fussgängerinnen und Fussgängern dies erfordern, namentlich **bei Schulen und Heimen für Kinder, Betagte und Menschen mit Behinderung sowie bei hohem Verkehrsaufkommen.***

**Begründung**

Die Regelung über die Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen ist immer wieder Gegenstand von heftigen Auseinandersetzungen. Die Regelung soll klarer gefasst werden. Die besonderen Vortrittsbedürfnisse sollen nicht aufgrund einer Lokalität (Schule, Heim) sondern aufgrund von Ansprüchen besonderer Benutzergruppen (Kinder, Betagte und Menschen mit Behinderung, vgl. VSS Norm SN 640 070) abgeleitet werden. Diese können

	<p>auch abseits von Schulen und Heimen relevant sein. Fussgängerstreifen sollen namentlich auch an Orten möglich sein, wo ein hohes Verkehrsaufkommen besteht (z.B. ab 250 Fz./h), siehe Fachbroschüre bfu (<a href="http://www.bfu.ch/PDFLib/1068_42.pdf">http://www.bfu.ch/PDFLib/1068_42.pdf</a>). Neben der Änderung der Verordnung ist eine entsprechende Wegleitung über die Anwendung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen zu Händen der Signalisationsbehörden zu erarbeiten.</p>
Netzwerk Kind und Verkehr	<p><b>Antrag 8: BSSV Art 38, Abs.2 und 3 (neu) Verkehrsrechtliche Massnahmen (T -30-Zonen und Begegnungszonen)</b></p> <p><b>2 Es dürfen keine Fussgängerstreifen angebracht werden. In Tempo-30-Zonen sind sie zulässig, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse von Fussgängerinnen und Fussgängern, namentlich von Kindern, Betagten und Menschen mit Behinderungen sowie ein hohes Verkehrsaufkommen dies erfordern.</b></p> <p>Die Regelung über Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen ist immer wieder Gegenstand von heftigen Auseinandersetzungen. Die Regelung soll klarer gefasst werden. Die besonderen Vortrittsbedürfnisse besonderer Benutzergruppen (Kinder, Betagte und Menschen mit Behinderungen; vgl. VSS Norm SN 640 070) werden berücksichtigt. Diese können auch abseits von Schulen und Heimen relevant sein.</p> <p><b>3 (neu: siehe StBV 120 Antrag 8): Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen gestattet. In Begegnungszonen 2 in Wohnbereichen muss genügend Raum für Begegnung und Spiel (mindesten 20 Meter auf gleicher Höhe beidseits de Strasse) freigehalten werden.</b></p> <p>Begründung: siehe unter Antrag 9 StBV 120</p>
Pro Velo Schweiz	<p>Abs. 1: Tempo 30-Zonen sind grundsätzlich für die Sicherheit von Velos positiv. Allerdings führen zahlreiche wichtige Veloverbindungen und sogar Velorouten durch T-30-Zonen. Das Vorwärtskommen kann allerdings im Einzelfall durch den Rechtsvortritt stark erschwert sein, z.T. so, dass man auf der Hauptstrasse wesentlich schneller vorwärtskommt. Für die Attraktivität des Velofahrens ist das zügige Vorwärtskommen ein sehr wichtiger Aspekt. T-30-Zonen sollen ja die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge reduzieren; die Velos sind selten auch nur annähernd 30km schnell. Wichtigere Velorouten sollen deshalb vortrittsberechtigigt signalisiert werden dürfen. In der Regel schmälert das die Qualität und Verkehrssicherheit der Zone nicht.</p> <p>Wir <b>beantragen</b> deshalb die bestehende Regelung betr. Abweichungen vom Rechtsvortritt zu ergänzen: "1 (...) wenn es die Verkehrssicherheit erfordert <b>oder wenn es das zügige Vorwärtskommen der Radfahrenden auf gut frequentierten Velostrecken erleichtert.</b>"</p>
procap	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
Public Health	<p>Zu Art. 38 Abs. 2 E-BSSV:</p> <p>Da es immer wieder Diskussionen betreffend Aufhebung von Fussgängerstreifen in T-30-Zonen gibt, ist Public Health Schweiz der Meinung, dass zusätzlich zu den Ausnahmen Schulen und Heimen auch auf stark frequentierten Schulwegen die Möglichkeit des Belassens von Fussgängerstreifen gegeben werden sollte.</p>
SP	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo Schweiz an.
SBV	<p>Antrag auf Ergänzung von Abs. 2:</p> <p><b>2 Es dürfen keine Fussgängerstreifen angebracht werden. In Tempo-30-Zonen sind sie zulässig, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse von Fussgängerinnen und Fussgängern dies erfordern, namentlich bei Haltestellen, wichtigen Fusswegverbindungen, Schulen und Heimen.</b></p> <p>Begründung: Obwohl die Aufzählung namentlich bei Schulen und Heimen nicht als abschliessend betrachtet werden muss, wird dies in der Praxis so ausgelegt. Häufig werden Fussgängerstreifen nur bei Schulen und Heimen angebracht. Für Menschen mit Behinderung bestehen jedoch besondere Vortrittsbedürfnisse insbesondere im Bereich von Ortszentren, auf wichtigen Fusswegverbindungen oder bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.</p> <p>Querungshilfen wie Fussgängerstreifen haben für Menschen mit Behinderung auch in Tempo 30 Zonen eine wichtige Bedeutung, da die Haltebereitschaft ohne Fussgängerstreifen selbst gegenüber Personen mit dem weissen Stock in der Praxis nicht gegeben ist, wie Untersuchungen im Rahmen des Tag des weissen Stocks gezeigt haben.</p>
Schweizerischer Blinden-	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen Kommunikative Einrichtungen müssen für blinde und sehbehinderte Menschen eindeutig



#### 4.39 Sind Sie mit Art. 39 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 59 )

wovon Bund:

Kantone: 23

Übrige Stellen: 36

AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tpg

##### JA mit Bemerkung ( 2 )

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen: 2

Städte-  
verband

In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Aufgrund diverser Unklarheiten in der Vergangenheit stellen sich allerdings folgende Fragen: Erfordern die Ausdrücke «deutlich erkennbar» und «Wirkung eines Tores» eine beidseitige Signalisation? Wann liegt eine deutliche Erkennbarkeit in den Augen des Verordnungsgewalters vor? Das Anfügen von Beispielen würde das diesbezügliche Verständnis erleichtern.

Eine Minderheit lehnt die Bestimmung ab. Gefordert wird, dass besondere Markierungen und farbige Strassenoberflächengestaltungen weiterhin möglich sein sollen, nicht nur «bauliche Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente».

tcs

cf remarque ad 4.38

##### NEIN ( )

wovon Bund:

Kantone:

Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 3 )

wovon Bund:

Kantone: 1

Übrige Stellen: 2

BE

Abs. 2: Nicht nur die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h soll eingehalten werden. Tempo-30-Zonen sollen selbstregulierend sein, was bedingt, dass auch das Queren der Fahrbahn für die Fussgänger erleichtert wird.

**Textvorschlag (Ergänzung):** „...damit die angeordnete Höchstgeschwindigkeit eingehalten und das Queren der Fahrbahn für Fussgänger erleichtert wird, ...“

Stadt  
Bern

Besondere Markierungen und farbige Strassenoberflächengestaltungen sollen weiterhin möglich sein, nicht nur „bauliche Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselemente“.

Kapo BE

Abs. 2: Nicht nur die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h soll eingehalten werden. Tempo-30-Zonen sollen selbstregulierend sein, was bedingt, dass auch das Queren der Fahrbahn für die Fussgänger erleichtert wird.

**Textvorschlag (Ergänzung):** „.....damit die angeordnete Höchstgeschwindigkeit eingehalten und das Queren der Fahrbahn für Fussgänger erleichtert wird, .....“

##### Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.40 Sind Sie mit Art. 40 E-BSSV einverstanden?****JA ( 54 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 32

AG, BE, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NWKapo AG, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur, Stapo Zürich  
ACS, bfu, BUL, COCRBT, FREC, KSPD, Public Health, SIK, Städteverband, SP, SVSAA, tpg**JA mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

JU Sous réserve de la teneur des dispositions transitoires non fournies.

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 4 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 4

FMS wie strasseschweiz

Mobil- tant.org L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu **de renoncer à la mise en place de la limitation ou de prendre des mesures supplémentaires qui seront publiées.**

Il est important de pouvoir renoncer à de telles restrictions si elles ne sont pas efficaces et ne pas imposer des mesures complémentaires qui n'étaient pas prévues à l'origine.

strasse schweiz Es genügt nicht, lediglich die Wirkung der Massnahmen zu überprüfen; darüber hinaus ist ein entsprechender Zustandsbericht zu verfassen. Falls die angestrebten Ziele nicht erreicht worden sind, muss es zudem möglich sein, nicht nur zusätzliche Massnahmen zu ergreifen, sondern auch die realisierten Massnahmen wieder aufzuheben bzw. zu beseitigen. Im Weiteren sind die Massnahmen, sofern die angestrebten Ziele nicht erreicht wurden, jährlich zu überprüfen und in Form eines Berichts zu rapportieren.

tcs cf remarque ad 4.38.

Du plus, le TCS propose de *compléter le texte* de cette disposition de la manière suivante :  
1 L'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard *et faire l'objet d'un rapport circonstancié*. Si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires *ou de supprimer la mesure réalisée*.2 *Tant que les objectifs visés n'ont pas été atteints, une vérification annuelle des mesures doit être effectuée.***Voir également la proposition de modification de l'art. 77 OSRO-P (4.77, lettre d).**

Le TCS constate qu'il n'est pas rare que des zones soient aménagées sur la base d'expertises incomplètes, trop sommaires, ou aux objectifs trop ambitieux (illusoires ?). Le contrôle subséquent unique n'est pas systématiquement réalisé. Il appartient à l'autorité de démontrer la pertinence et les effets des mesures proposées, aussi longtemps que les objectifs visés ne sont pas atteints, et d'agir en conséquence. Une fois que la zone est aménagée, les usagers sont devant le fait accompli, que la zone remplisse les objectifs visés ou non. La présente proposition vise à remédier à ces problèmes et à assurer un meilleur suivi des mesures.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 22 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 20

BAV  
ARKapo AI, Kapo AR, Stapo Chur, Stapo St. Gallen  
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.41 Sind Sie mit Art. 41 E-BSSV einverstanden?****JA ( 58 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 35

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, BUL, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, SIK, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**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

LU Wir erachten 250 m als zu weit und schlagen 100 – 150 m vor.

bfu Vergleichen Sie unsere Bemerkung zu Art. 5 Abs. 5 E-StBV (Frage 4.5).

Public Health Vergleichen Sie unsere Bemerkung zu Art. 5 Abs. 5 E-StBV (Frage 4.5).

SP Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 19 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 18

BAV

Kapo TG

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, COCRBT, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

#### 4.42 Sind Sie mit Art. 42 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 47 )

wovon	Bund:	Kantone: 18	Übrige Stellen: 29
AR, BE, BS, GE, GL, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH			
Tiefbauamt NW			
Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich			
ACS, BUL, FMS, FREC, Mobilitant.org, SIK, strasseschweiz, SVSAA, tpg			

##### JA mit Bemerkung ( 7 )

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 3
BL	Im Ausserortsbereich (80 km/h) sollten grundsätzlich keine Fussgängerstreifen zugelassen werden.		
GR	Zu Art. 42 Abs. 1 E-BSSV: Es stellt sich die Frage, ob auf Fussgängerstreifen im Ausserortsbereich nicht grundsätzlich verzichtet werden sollte.		
NE	Al. 1 : Le signal G01 devrait <u>aussi</u> être placé en localité.		
VS	Le signal doit impérativement être posé vers le passage pour piétons. Surtout qu'aux îlots le signal 2.34 est supprimé		
vif LU	1 Innerorts auf Haupt- und Ortsverbindungsstrassen		
Kapo BL	Im Ausserortsbereich (80 km/h) sollten grundsätzlich keine Fussgängerstreifen zugelassen werden.		
tcs	oui dans la mesure où il est proposé de réexaminer l'opportunité de rendre le placement de ce signal obligatoire en localité, en fonction des résultats de l'étude VSS, cas échéant à des conditions moins restrictives qu'actuellement.		

##### NEIN ( 3 )

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3
KSPD			
Kapo UR, Kapo ZG			

##### NEIN mit Bemerkung ( 11 )

wovon	Bund:	Kantone: 2	Übrige Stellen: 9
AG	Abs. 2: Signal 4.11 ist ebenfalls konsequent im Innerort bei Fussgängerstreifen anzuordnen. (siehe auch Bemerkungen Art. 126 E-StBV)		
LU	Wir regen an, auch innerorts auf Haupt- und Ortsverbindungsstrassen die Signalisationspflicht "Standort eines Fussgängerstreifens" vorzusehen.		
Stadt Bern	Die Stadt Bern lehnt die Verpflichtung, das Signal „Fussgängerstreifen“ immer aufzustellen, ab. Im innerstädtischen Bereich (namentlich in einer Stadt, die zum Unesco-Weltkulturerbe gehört) ist jedes zusätzliche Signal auch aus denkmalpflegerischer Sicht zu beurteilen.		
Kapo GR	Auf Fussgängerstreifen im Ausserortsbereich soll grundsätzlich verzichtet werden. Das Signal „Standort eines Fussgängerstreifens“ muss auch innerorts angebracht werden. (Gebirgskanton schneebedeckte Fahrbahnen)		
Städteverband	Abgelehnt wird die Regelung aus Praktikabilitätsgründen sowie aufgrund von denkmalpflegerischen Überlegungen (Problematik zusätzlicher Schilder in in Innenstädten, die z.B. zum UNESCO-Weltkulturerbe gehören).		
bfu	Nach Auffassung der bfu ist ausserorts auf Fussgängerstreifen grundsätzlich zu verzichten. Wenn ein Verzicht nicht möglich ist, dann soll das Signal «Standort eines Fussgängerstreifens» stehen, aber zwingend mit einer Fussgängerschutzinsel und/oder einer tieferen Geschwindigkeitslimite, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Innerorts ist das Signal «Standort eines Fussgängerstreifens (G.01)» in der Regel zu empfehlen (ausser bei Kreiseln und allenfalls Kreuzungen).		
Public Health	Nach Auffassung von Public Health Schweiz ist ausserorts auf Fussgängerstreifen grundsätzlich zu verzichten. Wenn ein Verzicht nicht möglich ist, dann soll das Signal «Standort eines Fussgängerstreifens» stehen, aber zwingend mit einer Fussgängerschutzinsel und/oder einer tieferen Geschwindigkeitslimite, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Innerorts ist das Signal «Standort eines Fussgängerstreifens (G.01)» in der Regel zu empfehlen (ausser bei Kreiseln und allenfalls Kreuzungen).		
SP	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.		
Wanderwege	Antrag: Das Signal «Fussgängerstreifen» (1.22) ist beizubehalten. Begründung: Es wird in der Praxis vielerorts notwendig bleiben, Fussgängerstreifen vorher		

	anzuzeigen. Das Weglassen dieses Signals bringt keinen Gewinn, im Gegenteil: Es ist eine Verschlechterung, da die Aufmerksamkeit für eine nahe Querung nicht mehr mit einem einfachen, gut verständlichen und gut eingeführten Signal angezeigt werden kann. Das Signal G.01 stellt keine ausreichende Alternative dar, da kein Vorsignal mit Distanzangabe (z.B. bei schlechter Erkennbarkeit) eingesetzt werden kann. Es ist nach wie vor wichtig und sicherheitsrelevant, dass mit einer Voranzeige auf Fussgängerstreifen aufmerksam gemacht werden kann. In der Praxis werden auch weiterhin Fussgängerstreifen in Situationen, wo die überblickbare Distanz für den rollenden Verkehr nicht bis zur Querungsstelle von Wanderwege reicht, eingesetzt werden, obwohl die entsprechende Norm so nicht ganz eingehalten werden kann. Das Weglassen von Fussgängerstreifen in solchen Situationen wäre für die Wanderer in Bezug auf die Verkehrssicherheit die wesentlich schlechtere Lösung.
SSR	Abs. 1: Nicht nur ausserorts, sondern möglichst überall an stark befahrenen Strassen ist das Signal G01 (Standort Fussgängerstreifen) mit Beleuchtung nachts anzubringen. Ohne Beleuchtung ist es sinnlos.
Bereich LV	<b>Ergänzen:</b> Hier muss noch explizit erwähnt werden, dass das Signal G.01 bei Bedarf (z.B. bei schlechter Erkennbarkeit) auch als Vorsignal mit Distanzangabe eingesetzt werden kann.  <b>Begründung:</b> Unser Anliegen wird zwar in Art. 146 1a StBV allgemein berücksichtigt. Im Hinblick auf das Wegfallen des Signals 1.22 erscheint es uns jedoch sinnvoll, in der BSSV auf die Möglichkeit der Vorseinalisation hinzuweisen. Es ist nach wie vor wichtig und sicherheitsrelevant, dass mit einer Voranzeige auf Fussgängerstreifen aufmerksam gemacht werden kann. In der Praxis werden auch weiterhin Fussgängerstreifen in Situationen, wo die überblickbare Distanz für den rollenden Verkehr nicht bis zur Querungsstelle der Fussgänger reicht, eingesetzt werden, obwohl die entsprechende Norm so nicht ganz eingehalten werden kann. Das Weglassen von Fussgängerstreifen in solchen Situationen wäre für die Fussgänger in Bezug auf die Verkehrssicherheit die wesentlich schlechtere Lösung. Überdies ist es unrealistisch, dass der motorisierte Verkehr seine Geschwindigkeit grundsätzlich und selbstverständlich gemäss Art. 40, Abs. 1 E-StBV an unübersichtlichen Stellen adäquat anpasst.

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )</b>		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 16
BAV sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, COCRBT, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV,		

#### 4.43 Sind Sie mit Art. 43 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 51 )

wovon Bund: Kantone: 20 Übrige Stellen: 31

AG, AR, BE, BL, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, Mobilant.org, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs

##### JA mit Bemerkung ( 4 )

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 3

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.
bfu	Dass das Signal manchmal da ist und manchmal nicht, macht es für die Verkehrsteilnehmer nicht einfacher. Wo der Radweg weiterführt, sollte das Zusatzsignal überall angebracht werden. Wo es nicht durchlässig ist, ist der Zusatz nicht nötig.
Public Health	Dass das Signal manchmal da ist und manchmal nicht, macht es für die Verkehrsteilnehmer nicht einfacher. Wo der Radweg weiterführt, sollte das Zusatzsignal überall angebracht werden. Wo es nicht durchlässig ist, ist der Zusatz nicht nötig.
Schweiz Mobil	Wir begrüßen das neue Signal explizit.

##### NEIN ( 1 )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

KSPD

##### NEIN mit Bemerkung ( 12 )

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 9

BS	Für Verkehrsteilnehmer ist es nicht nachvollziehbar, dass ein weiterführender Weg nur manchmal angeschrieben ist. Wir sind daher der Ansicht, dass das Signal G.07 immer anzubringen ist. Wir schlagen vor, auf diese Bestimmung zu verzichten.
LU	Wirkt eher verwirrend als erklärend. Wichtig erscheint uns die Beibehaltung von Signal G 06.
SG	Aus Sicht des Langsamverkehrs ist bei weiterführendem Fuss- oder Radweg an Sackgassen immer – unabhängig ob die Weiterführung erkennbar ist oder nicht - das Signal «Sackgasse mit Ausnahmen» (G.07) zu verwenden.
Stadt Bern	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. Die Einschränkung „wenn der weiterführende Fuss- oder Radweg nicht erkennbar ist" ist nicht nötig, da dies in den allermeisten Fällen sowieso der Fall ist.
Kapo BS	Für Verkehrsteilnehmer ist es nicht nachvollziehbar, dass ein weiterführender Weg nur manchmal angeschrieben ist. Wir sind daher der Ansicht, dass das Signal G.07 immer anzubringen ist. Wir schlagen vor, auf diese Bestimmung zu verzichten.
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.
Pro Velo Schweiz	Wir begrüßen das neue Signal explizit. Das Signal Sackgasse soll jedoch zuverlässig Auskunft darüber geben, ob der Weg für den Fuss- und Veloverkehr weiterführt. Dies ist nur möglich, wenn alle Signale analysiert und ersetzt werden.
Städteverband	Ein neues Signal Sackgasse, das speziell anzeigen soll, dass das Fahrrad oder zu Fuss Gehende von der Signalisation nicht betroffen sind, wird als nicht notwendig erachtet. Mit den heute vorhandenen Möglichkeiten (Symbolen) kann dies zutreffend und ausreichend



**4.44 Sind Sie mit Art. 44 E-BSSV einverstanden?****JA ( 63 )**

wovon	Bund:	Kantone: 24	Übrige Stellen: 39
-------	-------	-------------	--------------------

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW  
Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Zürich  
bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg, Wanderwege

**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:	Übrige Stellen: 17
-------	---------	----------	--------------------

BAV  
Stapo Winterthur  
ACS, sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV

**4.45 Sind Sie mit Art. 45 E-BSSV einverstanden?****JA ( 57 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 35

AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, SIK, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 7 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 6

BE	Abs. 1-3: Diese Signale sind aus unserer Sicht aufzuheben, da sie unnötig sind. In der Praxis wird auf solche Betriebe, die schwer erkennbar sind, mittels Wegweisern oder Strassenreklamen hingewiesen. Die entsprechenden Symbole dieser Signale können in der Gruppe I „Signalergänzende Angaben“ aufgeführt werden, und sind damit im Bedarfsfall auf Vorwegweisern verwendbar. Art. 132 E-StBV und Art. 46 E-BSSV müssen entsprechend angepasst werden.
----	--

Kapo BE	Abs. 1-3: Diese Signale sind aus unserer Sicht aufzuheben, da sie unnötig sind. In der Praxis wird auf solche Betriebe, die schwer erkennbar sind, mittels Wegweisern oder Strassenreklamen hingewiesen. Die entsprechenden Symbole dieser Signale können in der Gruppe I „Signalergänzende Angaben“ aufgeführt werden, und sind damit im Bedarfsfall auf Vorwegweisern verwendbar. Art. 132E-StBV und Art. 46 E-BSSV müssen entsprechend angepasst werden.
---------	---

bfu	Zu Abs. 1: Es gilt dasselbe Argument wie zu Art. 43 E-BSSV. Zu Abs. 4: Laut <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/images/PIARC-rapporten%20menselijk%20gedrag%20(human%20behaviour)%20Deel%20III_tcm174-275833.pdf">http://www.rijkswaterstaat.nl/images/PIARC-rapporten%20menselijk%20gedrag%20(human%20behaviour)%20Deel%20III_tcm174-275833.pdf</a> müssen die Signale Richtung und Entfernung zum nächsten Notausgang alle 25 Meter aufgestellt werden.
-----	---

Public Health	Zu Abs. 1: Es gilt dasselbe Argument wie zu Art. 43 E-BSSV. Zu Abs. 4: Laut <a href="http://www.rijkswaterstaat.nl/images/PIARC-rapporten%20menselijk%20gedrag%20(human%20behaviour)%20Deel%20III_tcm174-275833.pdf">http://www.rijkswaterstaat.nl/images/PIARC-rapporten%20menselijk%20gedrag%20(human%20behaviour)%20Deel%20III_tcm174-275833.pdf</a> müssen die Signale Richtung und Entfernung zum nächsten Notausgang alle 25 Meter aufgestellt werden.
---------------	---

SP	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.
----	---

SSR	Abs. 4: In Notfällen dürfte Signal G27 (Notausgang) die geeignetere Hilfe sein, es brauchte keine Auswahl nach Richtungen, wesentlich sind kurze Distanzen zwischen den Signalen. Dies gilt für Tunnels und beidseitige Lärmschutzwände.
-----	--

Bereich SFS	Art. 45 Abs. 4: Es besteht ein grundlegendes Ziel der Revision, dass die Regelungen stufengerecht (in Gesetze, Verordnungen, Weisungen, etc.) vorliegen. In Abs. 4 von Art. 45 sind detaillierte Angaben zur Montagehäufigkeit und -höhe angegeben.
-------------	---

Die Abstände sind in der BSSV stufengerecht (wie z.B. auch Art. 41 BSSV). → ok

Für die Montagehöhe schlage ich jedoch vor, diese nur in der SIA-Norm 197/2 "Projektierung Tunnel - Strassentunnel" und in der ASTRA-Richtlinie 13010 "Signalisation der Sicherheitseinrichtungen in Strassentunnel" aufzuführen.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 19 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 17

BAV

JU

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, tpg, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.46 Sind Sie mit Art. 46 E-BSSV einverstanden?****JA ( 56 )**

wovon Bund: Kantone: 21 Übrige Stellen: 35

AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

NE Al. 6 : Supprimer l'al. 6 ; c'est l'OFROU qui est seul compétent et qui est en mesure d'autoriser ou non les panneaux d'information.

vif LU 3 letzter Satz: Die Tafel kann .....

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 3 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 1

BE Abs. 6: Verkehrsmanagementsysteme sollen auf allen öffentlichen Strassen eingesetzt werden können, nicht nur auf Autobahnen und Autostrassen.  
**Antrag:** Diesen Absatz auch im 5. Kapitel, 1. Abschnitt, einfügen.

LU Gemäss dem letzten Satz von Abs. 3 muss die Tafel bei Nebenanlagen angebracht werden. Es ist zweifelhaft, ob dies tatsächlich als Pflicht vorgeschrieben werden soll. Besser wäre folgende Formulierung: "Die Tafel kann bei Nebenanlagen angebracht werden."

Kapo BE Abs. 6: Verkehrsmanagementsysteme sollen auf allen öffentlichen Strassen eingesetzt werden können, nicht nur auf Autobahnen und Autostrassen.  
**Antrag:** Diesen Absatz auch im 5. Kapitel, 1. Abschnitt, einfügen.**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 20 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 19

BAV

Kapo GR, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.47 Sind Sie mit Art. 47 E-BSSV einverstanden?****JA ( 58 )**

wovon Bund: Kantone: 21 Übrige Stellen: 37

AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH  
Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

VD Alinéa 2: que faut-il entendre avec le temie 'indicateurs généraux'?

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 4 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 2

BE Abs. 1: Dieser Absatz steht im Widerspruch zu Art. 32 Abs. 2 E-BSSV. Die Zielangabe sollte in beiden Sprachen aufgeführt werden (z.B. „Biel/Bienne“). In der Praxis wird dies heute bereits so gehandhabt (inkl. Autobahnen und Autostrassen).

Abs. 2: Mit dieser Formulierung sind wir nicht einverstanden. Aus unserer Sicht sind Zielangaben unterschiedlicher Kategorien, aber von derselben Farbe, optisch durch Anordnung von separaten Wegweisern zu trennen. Es soll bspw. möglich sein, weiss/schwarze Wegweiser mit Ortsnamen getrennt von weiss/schwarzen Wegweisern mit wichtigen örtlichen Verkehrspunkten anzuzeigen.

**Textvorschlag:** „...pro Fahrtrichtung und Wegweiserfarbe (bei Wegweisern für Nebenstrassen [H.03] pro Kategorie)...“

LU Abs. 2 stimmt jedoch inhaltlich nicht mit Art. 5 Abs. 2 überein und wiederholt dessen Inhalt teilweise. Abs. 2 ist deshalb an dieser Stelle zu streichen oder übereinstimmend zu formulieren.

vif LU 2 Absatz streichen, da in Zusammenhang mit den Signalen (Art. 5.2) bereits geregelt. Würde auch nicht übereinstimmen!

Kapo BE Abs. 1: Dieser Absatz steht im Widerspruch zu Art. 32 Abs. 2 E-BSSV. Die Zielangabe sollte in beiden Sprachen aufgeführt werden (z.B. „Biel/Bienne“). In der Praxis wird dies heute bereits so gehandhabt (inkl. Autobahnen und Autostrassen).

Abs. 2: Mit dieser Formulierung sind wir nicht einverstanden. Aus unserer Sicht sind Zielangaben unterschiedlicher Kategorien, aber von derselben Farbe, optisch durch Anordnung von separaten Wegweisern zu trennen. Es soll bspw. möglich sein, weiss/schwarze Wegweiser mit Ortsnamen getrennt von weiss/schwarzen Wegweisern mit wichtigen örtlichen Verkehrspunkten anzuzeigen.

**Textvorschlag:** „..... pro Fahrtrichtung und Wegweiserfarbe (bei Wegweisern für Nebenstrassen [H.03] pro Kategorie) ....“**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 18 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 17

BAV

Stapo Winterthur

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.48 Sind Sie mit Art. 48 E-BSSV einverstanden?**

**JA ( 58 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 35

AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Zürich

ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, SIK, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**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 Abs. 4: Die Praxis hat gezeigt, dass - wo vorhanden - die Darstellung von Fahrstreifenaufteilungen vor der Verzweigung auf den Vorwegweisern H.05, H.06 und H.09 für die Verkehrsteilnehmer Klarheit schafft. Die Namen der Vorwegweisern H.05 und H.06 müssten entsprechend gekürzt werden auf „Vorwegweiser auf Hauptstrassen“ und „Vorwegweiser auf Nebenstrassen“.  
**Textvorschlag:** „...Allfällige Fahrstreifenaufteilungen vor der Verzweigung können auf den Vorwegweisern H.05, H.06 und H.09 dargestellt werden.“

Kapo BE Abs. 4: Die Praxis hat gezeigt, dass - wo vorhanden - die Darstellung von Fahrstreifenaufteilungen vor der Verzweigung auf den Vorwegweisern H.05, H.06 und H.09 für die Verkehrsteilnehmer Klarheit schafft. Die Namen der Vorwegweisern H.05 und H.06 müssten entsprechend gekürzt werden auf „Vorwegweiser auf Hauptstrassen“ und „Vorwegweiser auf Nebenstrassen“.  
**Textvorschlag:** „..... Allfällige Fahrstreifenaufteilungen vor der Verzweigung können auf den Vorwegweisern H.05, H.06 und H.09 dargestellt werden.“

bfu Zu Abs. 2:  
Vergleichen Sie unsere Bemerkung zu Art. 5 Abs. 5 E-StBV (Frage 4.5).

Public Health Zu Abs. 2:  
Vergleichen Sie unsere Bemerkung zu Art. 5 Abs. 5 E-StBV (Frage 4.5).

SP Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 18 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 17

BAV

Stapo Winterthur

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.49 Sind Sie mit Art. 49 E-BSSV einverstanden?****JA ( 62 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 39

AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SchweizMobil, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 3 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 2

BE	Als Folge der ständigen Verkehrszunahme und der Siedlungsentwicklung, kann es nötig sein, den Fahrradverkehr mittels Wegweisern im Bereich einer lokal begrenzten Strecke anders zu führen als den Motorfahrzeugverkehr, auch in Fällen, wo der betreffende Streckenabschnitt für die „betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer“ nicht durchwegs „besonders geeignet ist“. Dies würde bei strikter Anwendung des vorliegenden Wortlauts ausgeschlossen. Wir schlagen daher vor, Abs. 2 wie folgt zu formulieren:
----	--

**Antrag:**

Abs. 1: „...« Route für Fahrräder » (h.36), ...“ streichen

Abs. 1a (neu): „Mit den Wegweisern „Route für Fahrräder“ können Strecken gekennzeichnet werden,

a. auf denen der Fahrradverkehr zu einem gemeinsamen Ziel anders geführt ist als der Motorfahrzeugverkehr; oder  
b. die Bestandteil einer überregionalen Route sind.

Kapo BE	Als Folge der ständigen Verkehrszunahme und der Siedlungsentwicklung, kann es nötig sein, den Fahrradverkehr mittels Wegweisern im Bereich einer lokal begrenzten Strecke anders zu führen als den Motorfahrzeugverkehr, auch in Fällen, wo der betreffende Streckenabschnitt für die „betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer“ nicht durchwegs „besonders geeignet ist“. Dies würde bei strikter Anwendung des vorliegenden Wortlauts ausgeschlossen. Wir schlagen daher vor, Abs. 2 wie folgt zu formulieren:
------------	--

**Antrag:**

Abs. 1: „... « Route für Fahrräder » (h.36), ...“ streichen

Abs. 1a (neu): „Mit den Wegweisern „Route für Fahrräder“ können Strecken gekennzeichnet werden,

a. auf denen der Fahrradverkehr zu einem gemeinsamen Ziel anders geführt ist als der Motorfahrzeugverkehr; oder  
b. die Bestandteil einer überregionalen Route sind.

Wander- wege	Antrag: Abs. 2, Bst. b streichen. Begründung: Es ist nicht ersichtlich, warum bei überregionalen Routen Ausnahmen getroffen werden müssen. Was eine überregionale Route ist, wird in der Vorlage nicht erläutert. Um sicherzustellen, dass Routen für Fahrräder, Mountainbikes und fahzeugähnliche Geräte durchgehend geführt werden, bedarf es keiner solchen Ausnahme sondern einer korrekten Planung.
-----------------	---

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 16 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 15

BAV

Stapo Winterthur

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV



**4.50 Sind Sie mit Art. 50 E-BSSV einverstanden?****JA ( 56 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 34

AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Tiefbauamt NWKapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Zürich  
ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 2

Kapo SO Konsequenterweise müssten dann aber nach dieser Bestimmung viele bestehende Industrieriegweiser entfernt werden.  
Die Umsetzung dürfte aber oft am politischen Willen in den Gemeinden scheitern.

Städteverband In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Eine Minderheit wünscht eine Erweiterung: Es fehlten rechtliche Grundlagen zum Aufstellen von Fussgängerwegweisern (z. B. für Physiotherapie, Seilpark etc.). Diesbezüglich sollten ebenfalls Kriterien aufgestellt werden, wer in den Genuss solcher Fussgängerwegweiser kommen darf. Plädiert wird für die Anwendung derselben Massstäbe, wie sie bei den Betriebswegweisern oder den Wegweisern auf Nebenstrassen zu bekannten Zielen angewandt werden.

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 4 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 2

BE Abs. 3: Eine Wegweisung zu Gastwirtschaftsbetrieben ist vielfach ein grosses, gerechtfertigtes Bedürfnis. Deshalb wurde bisher mangels anderer Möglichkeit das Hinweissignal „Restaurant“ (G.18) mit Richtungspfeil missbräuchlich verwendet. Es spricht nichts dagegen, dass Hotelwegweiser auch für Gastwirtschaftsbetriebe ohne Gästezimmer soll verwendet werden dürfen. Die VSS-Norm SN 640 828 ist entsprechend zu überarbeiten oder gegebenenfalls aufzuheben.

**Vorschlag:** Letzter Satz streichen.

JU L'indicateur de direction pour hôtels devrait pouvoir être utilisé sans limite minimale du nombre de chambres (usage possible en zone rurale).

Stadt Bern Erweiterungsantrag: Es fehlen rechtliche Grundlagen zum Aufstellen von Fussgängerwegweisern (z. B. für Physiotherapie, Seilpark etc.). Diesbezüglich sollten ebenfalls Kriterien aufgestellt werden, wer in den Genuss solcher Fussgängerwegweiser kommen darf. Die Stadt Bern plädiert für die Anwendung derselben Massstäbe, wie sie bei den Betriebswegweisern oder den Wegweisern auf Nebenstrassen zu bekannten Zielen angewandt werden.

Kapo BE Abs. 3: Eine Wegweisung zu Gastwirtschaftsbetrieben ist vielfach ein grosses, gerechtfertigtes Bedürfnis. Deshalb wurde bisher mangels anderer Möglichkeit das Hinweissignal „Restaurant“ (G.18) mit Richtungspfeil missbräuchlich verwendet. Es spricht nichts dagegen, dass Hotelwegweiser auch für Gastwirtschaftsbetriebe ohne Gästezimmer soll verwendet werden dürfen. Die VSS-Norm SN 640828 ist entsprechend zu überarbeiten oder gegebenenfalls aufzuheben.

**Vorschlag:** Letzter Satz streichen.**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 19 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 18

BAV

Stapo Winterthur

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, tpg, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.51 Sind Sie mit Art. 51 E-BSSV einverstanden?****JA ( 61 )**

wovon Bund:

Kantone: 24

Übrige Stellen: 37

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA; tcs

**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 ( 20 )**

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 19

BAV

Stapo Winterthur, Stapo Zürich

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, tpg, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.52 Sind Sie mit Art. 52 E-BSSV einverstanden?****JA ( 57 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:
		24	33
AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH			
vif LU, Tiefbauamt NW			
Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen			
ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, SIK, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg			

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 3 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:
			3
bfu	Zu Abs. 5: 5 Zielangaben sind zu viel. Wir fordern eine Beschränkung auf höchstens 3 Zielangaben.		
Public Health	Zu Abs. 5: 5 Zielangaben sind zu viel. Wir fordern eine Beschränkung auf höchstens 3 Zielangaben.		
SP	Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.		

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 20 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:
	1		19
BAV			
Stapo Winterthur, Stapo Zürich			
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, Städteverband, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege			

**4.53 Sind Sie mit Art. 53 E-BSSV einverstanden?****JA ( 60 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 37

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NWKapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo  
SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St.  
GallenACS, bfu, BUL, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband,  
strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg**JA mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

JU Orthographe "un échangeur".

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 20 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 19

BAV

Stapo Winterthur, Stapo Zürich

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, COCRBT, Pro Velo Schweiz, SFV,  
SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.54 Sind Sie mit Art. 54 E-BSSV einverstanden?****JA ( 62 )**

wovon Bund:

Kantone: 24

Übrige Stellen: 38

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen

ACS, BUL, bfu, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**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 ( 19 )**

wovon Bund: 1

Kantone:

Übrige Stellen: 18

BAV

Stapo Winterthur, Stapo Zürich

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.55 Sind Sie mit Art. 55 E-BSSV einverstanden?**

**JA ( 60 )**

wovon	Bund:	Kantone: 23	Übrige Stellen: 37
AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg			

**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
BE	Abs. 2: Wir gehen davon aus, dass höchstens <u>zwei Tafeln</u> mit signalergänzenden Angaben gemeint ist. Falls der Absatz aussagen soll, dass höchstens zwei Angaben auf einer Tafel zulässig sind, dürfte dies in der Praxis schwierig umzusetzen sein. Beispiel: - Gültigkeitsdauer - Zubringerdienst gestattet - Landwirtschaftliche Fahrten gestattet <b>Textvorschlag:</b> Ein Signal darf höchstens mit zwei Zusatztafeln mit signalergänzenden Angaben versehen werden.		
Kapo BE	Abs. 2: Wir gehen davon aus, dass höchstens <u>zwei Tafeln</u> mit signalergänzenden Angaben gemeint ist. Falls der Absatz aussagen soll, dass höchstens zwei Angaben auf einer Tafel zulässig sind, dürfte dies in der Praxis schwierig umzusetzen sein. Beispiel: - Gültigkeitsdauer - Zubringerdienst gestattet - Landwirtschaftliche Fahrten gestattet <b>Textvorschlag:</b> Ein Signal darf höchstens mit zwei Zusatztafeln mit signalergänzenden Angaben versehen werden.		
Stapo Zürich	Zur grundsätzlichen Problematik sei auf die Stellungnahmen unter 4.19 und 4.5 verwiesen.  Absatz 2 und 4: Es muss gewährleistet sein, dass entsprechend den Ausführungen in den Groberläuterungen (vgl. 4.1) die beispielhafte Aufzählung als zulässige Einheit und somit als eine Anordnung zu betrachten ist. Andernfalls läuft man vor allem bei Fahrverboten, Fahrverbotszonen und Fussgängerzonen Gefahr, aus Verhältnismässigkeitsgründen erforderliche Ausnahmen nicht mehr mit Signalen umsetzen zu können.		
Städteverband	In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Eine Minderheit lehnt die Bestimmung ab. Diesbezüglich wird auf die erwähnte Minderheitsmeinung bei den Stellungnahmen zu 4.19 und 4.5 verwiesen. Zusätzlich wird zu den Abs. 2 und 4 bemerkt, dass gewährleistet sein müsse, dass entsprechend den Ausführungen in den Groberläuterungen (vgl. 4.1) die beispielhafte Aufzählung als zulässige Einheit und somit als eine Anordnung zu betrachten ist. Andernfalls laufe man vor allem bei Fahrverboten, Fahrverbotszonen und Fussgängerzonen Gefahr, aus Verhältnismässigkeitsgründen erforderliche Ausnahmen nicht mehr bei Signalen umsetzen zu können.		

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 16
BAV sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege			

**4.56 Sind Sie mit Art. 56 E-BSSV einverstanden?****JA ( 60 )**

wovon	Bund:	Kantone: 24	Übrige Stellen: 36
AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH			
Stadt Bern, Tiefbauamt NW			
Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich			
ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg			

**JA mit Bemerkung ( 3 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 3
vif LU	Abs. 2 streichen Siehe auch Art. 146 E-StBV		
bfu	Der Einsatz des Signals I.04 (Wiederholungstafel) ist auch aus didaktischen Gründen sinnvoll. Es zeigt den Lenkenden, dass eine Regelung bereits bisher gegolten hat.		
Public Health	Der Einsatz des Signals I.04 (Wiederholungstafel) ist auch aus didaktischen Gründen sinnvoll. Es zeigt den Lenkenden, dass eine Regelung bereits bisher gegolten hat.		

**NEIN ( )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 1 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 1
Kapo GR	Abs. 2 fördert den „Schilderwald“. Die Wiederholungstafel muss nicht immer zwingend wiederholt werden. (Baustellensignalisation)		

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 16
BAV			
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege			

#### 4.57 Sind Sie mit Art. 57 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 62 )

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 40

AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, Pro Velo Schweiz, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg, velosuisse

##### JA mit Bemerkung ( 1 )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

Kapo ZH | Abs. 3: Verweis auf Kommentar zu Art. 149 Abs.3 E-StBV.

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 10 )

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 8

BE | Abs. 1: Das Bedürfnis nach Sicherheit stellt sich im Fall signalisierter Routen, die insbesondere dem Freizeitverkehr dienen, ähnlich dar, wie der Fall Schulweg. Auf schmalen Strassenabschnitten sind die Radfahrer erhöhter Gefahr von Auffahrunfällen ausgesetzt Die Signalisation „Fusswege Radfahren gestattet“ wurden 1992/93 im Kanton Bern im Rahmen eines begleiteten Feldversuchs anhand von 10 Teststrecken erprobt In der Praxis hat sich das Argument der „Schulwegsicherung“ als zu eng gefasst herausgestellt. In der Zwischenzeit hat sich eine Praxis als zweckmässig erwiesen, welche sich im Rahmen des nachstehend vorgeschlagenen Wortlauts bewegt.  
**Textvorschlag:** „... ist nur ausnahmsweise zulässig auf stark befahrenen Strassen mit schwach begangenen Trottoir.“

JU | Trop restrictif pour les cycles à l'alinéa 1 dans l'usage en zone rurale qui est occulté.

Kapo BE | Abs. 1: Das Bedürfnis nach Sicherheit stellt sich im Fall signalisierter Routen, die insbesondere dem Freizeitverkehr dienen, ähnlich dar, wie der Fall Schulweg. Auf schmalen Strassenabschnitten sind die Radfahrer erhöhter Gefahr von Auffahrunfällen ausgesetzt. Die Signalisation „Fusswege Radfahren gestattet“ wurden 1992 / 93 im Kanton Bern im Rahmen eines begleiteten Feldversuchs anhand von 10 Teststrecken erprobt. In der Praxis hat sich das Argument der „Schulwegsicherung“ als zu eng gefasst herausgestellt. In der Zwischenzeit hat sich eine Praxis als zweckmässig erwiesen, welche sich im Rahmen des nachstehend vorgeschlagenen Wortlauts bewegt.  
**Textvorschlag:** „... ist nur ausnahmsweise zulässig auf stark befahrenen Strassen mit schwach begangenen Trottoir.“

procap | wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

SBV | wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

Schweiz Mobil | Die Freigabe von Trottoirs für Radfahrende innerorts - ausserorts sollen sie ja für Kinder bis 10 Jahren gemäss Art. 72 E-StBV grundsätzlich freigegeben werden - kann auch aus anderen Gründen als der Schulwegsicherheit angezeigt sein. Wir beantragen, den Entscheid der Vollzugsbehörde zu überlassen: **Formulierungsantrag:** "1 (...) ausnahmsweise **zulässig auf stark befahrenen Strassen mit schwach begangenen Trottoir.**"

Schweizerischer Blindenbund | wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen  
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. Dies betrifft folgende Punkte in den beiden Verordnungen:  
- Art. 57 E-BSSV Abs. 1: Fahrräder nur ausnahmsweise auf Fusswegen zugelassen

Schweizerische | Antrag auf Ergänzung von Abs. 1:

1 Die Signalisation eines Trottoirs mit der dem Signal «Fussweg» (C.17) beigefügten Zu-



**4.58 Sind Sie mit Art. 58 E-BSSV einverstanden?****JA ( 62 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 39

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG  
vif LU, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg,

**JA mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

Städte- verband	In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Eine Minderheit lehnt die Bestimmung ab. Sie beantragt zu Abs. 3, dass der Zusatztext auf derselben Blechtafel wie z. B. das Symbol «Einbahnstrasse» angezeigt werden kann (Tafel: z. B. 50 x 70 cm), ohne dass eine Zusatztafel unter dem Signal Einbahnstrasse montiert werden muss (Kombination Symbol/Text auf gleicher Tafel). Allenfalls könne der Zusatztext mit einem schwarzen Balken optisch vom Symbol getrennt werden. Dieselbe Regelung müsse auch für die Wechselsignale gelten (Prismenwender). Andernfalls müssten beispielsweise in der Stadt Bern 1200 Signale angepasst werden, was Kosten von ca. 1,1 Millionen Franken zur Folge hätte.
--------------------	--

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

Stadt Bern	Absatz 3; Die Stadt Bern beantragt, dass der Zusatztext auf derselben Blechtafel wie z. B. das Symbol „Einbahnstrasse“ angezeigt werden kann (Tafel; z. B. 50 x 70 cm), ohne dass eine Zusatztafel unter dem Signal Einbahnstrasse montiert werden muss (Kombination Symbol/Text auf gleicher Tafel). Allenfalls könnte der Zusatztext mit einem schwarzen Balken optisch vom Symbol getrennt werden. Dieselbe Regelung muss auch für die Wechselsignale gelten (Prismenwender). Andernfalls müsste die Stadt Bern rund 1200 Signale entsprechend anpassen, was Kosten von ca. 1,1 Millionen Franken zur Folge hätte.
---------------	---

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 18 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 17

BAV

ZH

Kapo ZH

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.59 Sind Sie mit Art. 59 E-BSSV einverstanden?**

**JA ( 59 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 19 Übrige Stellen: 39

BAV

AR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg, VöV

**JA mit Bemerkung ( 4 )**

wovon Bund: Kantone: 4 Übrige Stellen:

AG Abs. 5: ....sind mit akustischen, fühlbaren oder taktilen Vorrichtungen .....

BL Bei Ampeln mit Pfeilen in den einzelnen Lichtern ist die zulässige Richtung bereits definiert (Artikel 157 Absatz 3 E-StBV). Zudem wird dieser Ampeltyp neu vermehrt mit gelbem Blinklicht ergänzt. Zur Reduktion des "Schilderwalds" sollten deshalb Zusatztafeln (Artikel 155 E-StBV) nur noch zulässig sein, wenn Ampeln keine Pfeile in den Lichtern aufweisen. Artikel 59 E-BSSV könnte mit einem entsprechenden Absatz 5 ergänzt werden (bisheriger Absatz 5 würde neu zu Absatz 6).

JU Alinéa 5 : le "ou" devrait être remplacé par "et".

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 10 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 8

BS Unter Abs. 4, 1. Satz sollte „ausgeschlossen“ durch „unwahrscheinlich“ ersetzt werden. Gänzlich ausgeschlossen werden kann eine Überblendung wohl nie. In städtischen Bereichen fehlt oft der Platz für die Tafeln. Eine Überblendung ist meist unwahrscheinlich, da die Lichtsignalanlage von Häusern umgeben ist. Es kann aber nicht vollkommen ausgeschlossen werden, dass zu bestimmten Jahreszeiten eine Überblendung auftritt. Allenfalls ist die Problematik der Überblendung mit der neuen LED-Technik ausgeschlossen, da die Ampeln genügend hell sind.

BE Abs. 5: Der zweite Satz kann so interpretiert werden, dass akustische oder taktile Vorrichtungen für Sehbehinderte nur bei reinen Fussgänger-Lichtsignalanlagen zu ergänzen sind. Diese Vorrichtungen sollten jedoch bei allen Lichtsignalanlagen installiert werden, welche auch Lichtsignale für Fussgänger enthalten.  
**Textvorschlag 2. Satz:** „Lichtsignale für Fussgängerinnen und Fussgänger sind mit akustischen oder taktilen Vorrichtungen für Sehbehinderte zu ergänzen.“

Kapo BE Abs. 5: Der zweite Satz kann so interpretiert werden, dass akustische oder taktile Vorrichtungen für Sehbehinderte nur bei reinen Fussgänger-Lichtsignalanlagen zu ergänzen sind. Diese Vorrichtungen sollten jedoch bei allen Lichtsignalanlagen installiert werden, welche auch Lichtsignale für Fussgänger enthalten.  
**Textvorschlag 2. Satz:** „Lichtsignale für Fussgängerinnen und Fussgänger sind mit akustischen oder taktilen Vorrichtungen für Sehbehinderte zu ergänzen.“

Kapo BS Unter Abs. 4, 1. Satz sollte „ausgeschlossen“ durch „unwahrscheinlich“ ersetzt werden. Gänzlich ausgeschlossen werden kann eine Überblendung wohl nie. In städtischen Bereichen fehlt oft der Platz für die Tafeln. Eine Überblendung ist meist unwahrscheinlich, da die Lichtsignalanlage von Häusern umgeben ist. Es kann aber nicht vollkommen ausgeschlossen werden, dass zu bestimmten Jahreszeiten eine Überblendung auftritt. Allenfalls ist die Problematik der Überblendung mit der neuen LED-Technik ausgeschlossen, da die Ampeln genügend hell sind.

procap wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

SBV Antrag zu Abs. 4:

Fussgängerlichtsignale sind mit ausreichend Kontrast und Blendschutz zu versehen. Begründung: Das Fussgängerlichtsignal wird als einziges Signal erst hinter der Querung angezeigt, so dass es über eine beträchtliche Distanz erkennbar sein muss. Damit Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit (dazu zählt eine grosse Anzahl älterer Menschen) die Signale dennoch erkennen, ist ein guter Kontrast und je nach Situation ein Blendschutz



**4.60 Sind Sie mit Art. 60 E-BSSV einverstanden?****JA ( 58 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 21 Übrige Stellen: 36

BAV

AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, SIK, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 5 )**

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 2

AG

Antrag:

Abs. 2a: Aus Sicherheitsgründen sollen abbiegende Fahrzeuglenker auch bei Ampeln mit "Vollgrün" durch ein gelbes Blinklicht vor Konfliktsituationen mit dem Gegenverkehr oder mit zu Fuss Gehenden aufmerksam gemacht werden (Art. 60 Abs. 3).

VD

Alinéa 3: cela implique de nombreuses modifications de la signalisation lumineuse existante. De surcroît cela n'est pas un gain de clarté.

VS

Idem remarques 2.17

Kapo SO

Orientierung der Baufachleute im Tiefbau über Neuerung unerlässlich.

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. Siehe auch 3.154

Siehe auch Bemerkung unter 2.14

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 4 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 4

bfu

Zu Abs. 3 lit. a E-BSSV:

Es wäre besser, wenn das gelbe Blinklicht mit einem (Auto-)Symbol versehen wäre. Vergleichen Sie dazu auch unsere Antwort auf die Frage 2.17.

Public Health

Zu Abs. 3 lit. a E-BSSV:

Es wäre besser, wenn das gelbe Blinklicht mit einem (Auto-)Symbol versehen wäre. Vergleichen Sie dazu auch unsere Antwort auf die Frage 2.17.

SP

Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU an.

SSR

Abs. 6: Wenn immer möglich, sollen bei solchen Ampeln an Bahnübergängen auch die Bahnschranken vorhanden sein (vgl. die Musterbeispiele beim RBS).

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 15 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 15

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, Wanderwege

#### 4.61 Sind Sie mit Art. 61 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 57 )

wovon Bund: Kantone: 20 Übrige Stellen: 37

AG, AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH

Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

##### JA mit Bemerkung ( 3 )

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 2

VD Alinéa 4 , 1ère phrase: rajouter au terme de celle-ci "sauf à titre complémentaire ou de rappel".

vif LU Aus unserer Sicht fehlt der Absatz zu den Zwei-Farben-Ampeln für die Rampenbewirtschaftung (Rot und Grün). Bezug zu Art. 158 Abs. 1 E-StBV

VöV Siehe auch Bemerkung unter 2.14

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 11 )

wovon Bund: 1 Kantone: 3 Übrige Stellen: 7

BAV Im Strassenbahnbetrieb würde in einigen Fällen ein gelbes Blinklicht alleine genügen. Ist das aus Sicht des ASTRA immer noch möglich, oder soll diese Möglichkeit klar verboten sein?

Vgl. folgendes Bild:



(Gemäss Art. 6 E-StBV (Vorschlag BAV Art. 5) haben Strassenbenützer beim Erscheinen vom gelben Blinklicht explizit keinen Vortritt.)

Abs. 4: „~~und Drehlicht~~“ streichen. Begründung bei 3.154 zu Art. 154 E-StBV).

BE Abs. 3b: Ampeln mit gelbem Blinklicht allein sind offensichtlich bei gefährlichen Fussgängerstreifen vorgesehen. Solche Blinklichter bewirken beim Verkehrsteilnehmer, dass es sich hier um wichtige, spezielle und gefährliche Fussgängerstreifen handelt. Gleichzeitig werden jedoch die Fussgängerstreifen in unmittelbarer Nähe zu weniger wichtigen Fussgängerübergängen herabgestuft.

Gefährliche, wichtige und spezielle Fussgängerstreifen müssen jedoch eliminiert oder mit mindestens 2-Kammer-Ampeln (gelb + rot) ausgerüstet werden.

**Antrag:** das Wort „Fussgängerstreifen“ streichen.

Abs. 4: Wiederholungssignalgeber einer Drei-Farben-Ampel im Konfliktbereich kann zu verwirrenden Situationen führen (Halten vor dem Rot) und die Verkehrssicherheit verschlechtern.

**Antrag:** Grünes Licht für sich alleine ist als Wiederholung zulässig, wenn dieses in direktem Zusammenhang mit einer Drei-Farben-Ampel besteht.

LU Die Zwei-Farben-Ampel (rot/grün) für die Rampenbewirtschaftung gemäss Art. 158 Abs. 1 E-StBV fehlt hier.

SG Abs. 1 und 2: Für Farbenblinde sind die gelben Lichter schwer zu unterscheiden und können zu Verwechslungen führen, wenn die Reihenfolge nicht eingehalten wird. Solche Ampeln sind nicht zu verwenden.

Kapo BE	<p>Abs. 3b: Ampeln mit gelbem Blinklicht allein sind offensichtlich bei gefährlichen Fussgängerstreifen vorgesehen. Solche Blinklichter bewirken beim Verkehrsteilnehmer, dass es sich hier um wichtige, spezielle und gefährliche Fussgängerstreifen handelt. Gleichzeitig werden jedoch die Fussgängerstreifen in unmittelbarer Nähe zu weniger wichtigen Fussgängerübergängen herabgestuft.</p> <p>Gefährliche, wichtige und spezielle Fussgängerstreifen müssen jedoch eliminiert oder mit mindestens 2-Kammer-Ampeln (gelb + rot) ausgerüstet werden.</p> <p><b>Antrag:</b> das Wort „Fussgängerstreifen“ streichen.</p> <p>Abs. 4: Wiederholungssignalgeber einer Drei-Farben-Ampel im Konfliktbereich kann zu verwirrenden Situationen führen (Halten vor dem Rot) und die Verkehrssicherheit verschlechtern.</p> <p><b>Antrag:</b> Grünes Licht für sich alleine ist als Wiederholung zulässig, wenn dieses in direktem Zusammenhang mit einer Drei-Farben-Ampel besteht</p>
Kapo SG	<p>Abs. 1: Für Farbenblinde sind die gelben Lichter schwer zu unterscheiden und können zu Verwechslungen führen, wenn die Reihenfolge (Struktur) nicht eingehalten wird. Diesem Umstand ist zwingend Rechnung zu tragen.</p>
procap	<p>wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen</p>
SBV	<p>Antrag auf Ergänzung von Absatz 2:</p> <p>Bei Bahnübergängen dürfen Ampeln mit rotem, gelbem und gelb blinkendem, jedoch ohne grünes Licht nur verwendet werden, wenn der Einsatz von Lichtsignalanlagen im Eisenbahnrecht vorgesehen ist und kein Fall von Artikel 60 Absatz 6 vorliegt <b>und sich die Lichtsignale nicht an Fussgängerinnen und Fussgänger richten.</b></p> <p>Begründung: Bisher waren Ampeln ohne grünes Licht nur in Ausnahmefällen zulässig. Wird diese Einschränkung aufgehoben, muss klar gestellt werden, dass Lichtsignale für Fussgängerinnen und Fussgänger immer über eine Grünphase verfügen müssen, da Orange- und Rotphase mit akustischen und taktilen Zusatzsignalen nicht differenziert werden können.</p>
Schweizerischer Blindenbund	<p>wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen</p> <p>Kommunikative Einrichtungen müssen für blinde und sehbehinderte Menschen eindeutig und unmissverständlich wahrgenommen werden können. Regeln zur Kommunikation sind für alle Verkehrsteilnehmer klar zu formulieren. Dies betrifft folgende Punkte in den beiden Verordnungen:</p> <p>-Art. 61 E-BSSV Abs. 2: bei Bahnübergängen Grünphasen für Fussgänger zwingend</p>
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	<p>Antrag auf Ergänzung von Absatz 2:</p> <p>Bei Bahnübergängen dürfen Ampeln mit rotem, gelbem und gelbblinkendem, jedoch ohne grünes Licht nur verwendet werden, wenn der Einsatz von Lichtsignalanlagen im Eisenbahnrecht vorgesehen ist und kein Fall von Artikel 60 Absatz 6 vorliegt <b>und sich die Lichtsignale nicht an Fussgängerinnen und Fussgänger richten.</b></p> <p>Begründung:</p> <p>Bisher waren Ampeln ohne grünes Licht nur in Ausnahmefällen zulässig. Wird diese Einschränkung aufgehoben, muss klar gestellt werden, dass Lichtsignale für Fussgängerinnen und Fussgänger immer über eine Grünphase verfügen müssen, da Orange- und Rotphase mit akustischen und taktilen Zusatzsignalen nicht differenziert werden können. Zweifarbenampeln ohne Grünphase können nicht mittels taktiler und akustischer Signale in hörbare und ertastbare Informationen für Sehbehinderte übersetzt werden. Ein taktiler Signal bedeutet immer „Grün“ während das Fehlen der Vibration immer die Information „Halt“ vermittelt, unabhängig davon ob die Ampel Orange oder Rot zeigt. Ein langsames akustisches Taktgeräusch bedeutet „Halt“, unabhängig davon ob die Ampel Orange oder Rot zeigt während ein schnelles Tonsignal die Grünphase anzeigt. Zweifarbenampeln an Fussgängerlichtsignalen sind daher nicht akzeptabel, da sie die Sicherheit blinder und sehbehinderter Fussgängerinnen und Fussgänger erheblich gefährden würden. Wo ein Lichtsignal für Fussgängerinnen und Fussgänger gegeben wird, muss eine Grünphase angezeigt werden welche mit akustischen und/oder taktilen Signalen ergänzt werden.</p>
SZB	<p>wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen</p> <p>Für Fussgänger bestimmte LSA sind mindestens mit roten und grünen Lichtern auszustatten (d.h. für Fussgänger keine lediglich rot/gelbe Ampeln oder sogar nur Gelb blinkendes</p>

Tram o.dgl., wofür kein blindengerechtes Signalpendant existiert). Die beiden dadurch angezeigten Phasen sind nach dem Zweisinneprinzip auch zumindest vibrierend, bei aufgrund der Verkehrsgeräusche schwierig zu interpretierenden komplizierten Kreuzungen und Querungen (z.B. mit Gehrichtungsänderung eines Zebras) auch akustisch zu adaptieren - vgl. dazu die Ergänzungsanträge der Fachstelle zu: - Art. 61 Abs. 2 E-BSSV (Gelb alleine nur für Schienenfahrzeuge)
--

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 15 )</b>
---

wovon Bund:
-------------

Kantone:
----------

Übrige Stellen: 15
--------------------

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, Wanderwege
--

**4.62 Sind Sie mit Art. 62 E-BSSV einverstanden?****JA ( 64 )**

wovon Bund: Kantone: 24 Übrige Stellen: 40

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**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, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

#### 4.63 Sind Sie mit Art. 63 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 55 )

wovon Bund: Kantone: 19 Übrige Stellen: 36

AG; AR, BL, BS, GE, GL, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

##### JA mit Bemerkung ( 1 )

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

JU Sous réserve de la teneur des dispositions transitoires non fournies.

##### NEIN ( 1 )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

SchweizMobil

##### NEIN mit Bemerkung ( 16 )

wovon Bund: 1 Kantone: 4 Übrige Stellen: 11

BAV Abs. 2 ergänzen mit ..... Seite der Strasse **oder des Bahnübergangs** anzubringen.

BE Abs. 1b: 3-Farben-Ampel nach dem Konflikt birgt ein Sicherheitsdefizit, indem Auffahrunfälle möglich sind.

**Antrag:** Die gültige Praxis, nach dem Konflikt kein Rot mehr zu zeigen, beibehalten.

GR Die Höhenangabe der Unterkante von Ampeln fehlt (vgl. Art. 71 Abs. 2 SSV).

SG Abs. 2: Es fehlt eine Regelung für den Fall, dass die Strasse eine Mittelinsel hat. Die bauliche Mittelinsel unterbricht den Vortritt der querenden Fussgängerinnen und Fussgänger.

TG Art. 63 Abs. 2 E-BSSV: Bei Fussgängerstreifen mit Fussgängerinseln ist zusätzlich ein Standort einer Ampel auf der Verkehrsinsel (mitten in der Strasse) vorzusehen. Nach Art. 9 Abs. 4 E-StBV gilt bei Fussgängerstreifen, die durch eine Fussgängerinsel unterteilt sind, jeder Teil des Übergangs als selbständiger Streifen.

Kapo BE Abs. 1b: 3-Farben-Ampel nach dem Konflikt birgt ein Sicherheitsdefizit, indem Auffahrunfälle möglich sind.

**Antrag:** Die gültige Praxis, nach dem Konflikt kein Rot mehr zu zeigen, beibehalten.

Kapo GR Höhenangabe der Unterkante von Ampeln (z.B. 2.35 – 3.50) fehlt.

Kapo SG Abs. 2: Was ist, wenn die Strasse mit einer Mittelinsel unterteilt wird? Die bauliche Mittelinsel unterbricht den Vortritt der querenden Fussgängerinnen und Fussgänger.

Pro Velo Schweiz Die Bestimmung von Abs. 3, wonach Ampeln für Fahrräder in besondern Fällen auf der gegenüberliegenden Seite der Strasse angebracht werden können, wird sehr begrüsst. Es wird damit neu die Grundlage geschaffen, eine verkehrssichere Beampelung für die „indirekten Linksabbiegemöglichkeit für Fahrräder“ vorzusehen.

procap wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

SBV wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

Schweizerischer Blindenbund wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

Kommunikative Einrichtungen müssen für blinde und sehbehinderte Menschen eindeutig und unmissverständlich wahrgenommen werden können. Regeln zur Kommunikation sind für alle Verkehrsteilnehmer klar zu formulieren. Dies betrifft folgende Punkte in den beiden Verordnungen:  
- Art. 63 E-BSSV Abs. 2: gegenüberliegende Fussgängerampeln sind bevorzugt in Mitte Fussgängerstreifen anzubringen

Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen Antrag auf Ergänzung von Abs. 2

2 Ampeln für Fussgängerinnen und Fussgänger sind auf der gegenüberliegenden Seite der Strasse **bevorzugt in der Mitte des Fussgängerstreifens** anzubringen.

Begründung:

Die Position des Ampelmasts in der Mitte des Fussgängerstreifens hat folgende Vorteile für den Fussverkehr und insbesondere für Sehbehinderte: der Fussgängerstreifen kann in beiden Richtungen entsprechend dem Fussgängerfluss (rechts) benutzt werden und die Abweichungstoleranz im Bezug auf die Gehrichtung Sehbehinderter, die sich am Richtungspfeil auf dem taktilen Signal am Ampelmast ausrichten, ist am grössten. Ein akusti-

	ches Signal, welches am Ampelmast angebracht wird, führt bei mittiger Anordnung des Masten auf kürzestem Weg rechtwinklig über die Strasse.
SZB	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
velosuiss e	wie Pro Velo Schweiz
VöV	Abs.2 ergänzen mit Seite der Strasse <b>oder des Bahnübergangs</b> anzubringen.

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 13 )</b>		
wovon	Bund:	Kantone: Übrige Stellen: 13
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, COCRBT, SFV, SVLT, VAE, VCS, Wanderwege		

**4.64 Sind Sie mit Art. 64 E-BSSV einverstanden?****JA ( 54 )**

wovon Bund: Kantone: 19 Übrige Stellen: 35

AG; AR, BL, BS, GE, GL, JU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NWKapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur  
ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg**JA mit Bemerkung ( 3 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 2

NE Al. 2 : Supprimer "Si nécessaire" et ajouter : elles seront rétro réfléchissantes ou **éclairées**.

Stapo Zürich Absatz 1: In der Praxis bestehen immer noch Abgrenzungsschwierigkeiten mit Elementen der Norm SN 640 214 (Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche).

Städteverband Angemerkt wird zu Abs. 1, dass in der Praxis immer noch Abgrenzungsschwierigkeiten mit Elementen der Norm SN 640 214 (farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche) bestehen. Weiter sei unklar, ob Art. 64 Abs. 2 E-BSSV die gerippten Markierungen in der Fahrbahnmitte noch erlaubt.

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 13 )**

wovon Bund: Kantone: 4 Übrige Stellen: 9

BE Abs. 1: Unterstützt die VSS-Norm SN 640 214.  
Abs. 2: Markierungen sind ein wichtiges Element zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit - auch nachts. Aus diesem Grund sind wir der Ansicht, dass Markierungen immer retroreflektierend ausgestaltet sein müssen, ausgenommen wenn sie zusätzlich mit Reflektoren ausgerüstet sind.**Textvorschlag:** Markierungen sind stets retroreflektierend auszugestalten.

GR Zu Art. 64 Abs. 2 E-BSSV; Markierungen sollten, ausser für den ruhenden Verkehr, immer retroreflektierend ausgestaltet sein.

LU Details sind in einer separaten Verordnung zu regeln. Diese besteht bereits (VO FGSO / Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche). Wir stellen den Antrag die bundesrechtlichen Anforderungen zu präzisieren.

SG Allgemeines: In «8. Kapitel: Markierungen» sind alle möglichen Markierungen einzeln zu beschreiben (vgl. Bemerkung zu Art. 66).

Kapo BE Abs. 1: Unterstützt die VSS-Norm SN 640 214.  
Abs. 2: Markierungen sind ein wichtiges Element zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit - auch nachts. Aus diesem Grund sind wir der Ansicht, dass Markierungen immer retroreflektierend ausgestaltet sein müssen, ausgenommen wenn sie zusätzlich mit Reflektoren ausgerüstet sind.**Textvorschlag:** Markierungen sind stets retroreflektierend auszugestalten.

Kapo GR Abs. 2: Dürfen die Stufenmarkierungen (singende Markierung) noch angebracht werden. Wo ist der Hinweis auf das Normblatt „besondere Markierungen“?

Kapo SG Allgemeines: Das Kapitel Markierungen ist einzeln mit allen möglichen Markierungen zu beschreiben (vgl. Bemerkungen Art. 66).

procap wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

SBV wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen Kapitel 8 Markierungen  
Antrag:  
In Kapitel 8 ist ein zusätzlicher Artikel zu Fussgängerstreifen ein zu führen. Darin muss klar festgehalten werden, dass Fussgängerstreifen entweder von einem Trottoir zum andern ohne Unterbruch markiert werden müssen oder - wenn sie bei einem Gleistrasse unterbrochen werden - eine ertastbare Mittelinsel zwingend erforderlich ist. Eine Unterbrechung von Fussgängerstreifen durch Weglassen der Markierung oder durch einen Fussgängerlängsstreifen ohne vertikal abgegrenzte Schutzinsel ist für blinde und sehbehinderte Fuss-

	gängerinnen und Fussgänger nicht erkennbar.
SSR	Abs. 1: Demnach sind auf ganzer Breite rotgestrichene Fussgängerübergänge und rote Kreisflächen in Verzweigungen unzulässig. Also Handlungsbedarf für die Behörde.
SZB	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )</b>			
wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 16
BAV			
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege			







**4.66 Sind Sie mit Art. 66 E-BSSV einverstanden?****JA ( 54 )**

wovon	Bund:	Kantone: 21	Übrige Stellen: 33
AG, AR; BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, ZG, ZH vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur ACS, bfu, BUL, FMS, FREC, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tpg			

**JA mit Bemerkung ( 4 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 4
Pro Velo Schweiz	Abs. 5: Wir begrüßen die Möglichkeit, das Veloabbiegen bei Sicherheitslinien zu signalisieren.		
Städteverband	In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung.  Eine Minderheit lehnt die Bestimmung aus folgenden Gründen ab: -Absatz 2: Die absolute Formulierung, dass Strassen mit drei oder mehr Fahrstreifen die beiden Fahrtrichtungen mit einer Sicherheitslinie zu trennen sind, ist in städtische Verhältnisse auf Grund der vielen Ein-/ und Ausfahrten nicht umsetzbar. Besser wäre eine «Kann-Formulierung». -Absatz 3: Die Maximalbreite zur Trennung einer doppelten Sicherheitslinie von 1.5 m ist zu gross. Dieser nicht klar verständliche Verkehrsraum könnte als «Mehrzweckstreifen», Einspurstrecke etc. missverstanden werden.		
tcs	on note toutefois, en relation avec l'alinéa 5, que la Convention de Vienne sur la signalisation routière prévoit (Annexe 2, ch. II, A, chiffre 3) une distance maximale de 18 cm entre les lignes doubles.		
velosuisse	wie Pro Velo Schweiz		

**NEIN ( )**

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

**NEIN mit Bemerkung ( 8 )**

wovon	Bund:	Kantone: 3	Übrige Stellen: 5
SG	Die Bedeutung der Leitlinie K.01 ist nicht ersichtlich und der Unterschied zwischen K.17 und K.18 ist nicht definiert.		
TI	il cpv. 2 va modificato come segue: "Sulle strade a tre o più corsie, i sensi di marcia vanno separati con una doppia linea di sicurezza".		
VS	Al. 3 : proposition d'hachurer si nécessaire en surface interdite au trafic cet espace libre d'1.50 m		
Kapo GR	Wie ist die Bedeutung der „Leitlinie“ K. 01 geregelt? Was ist der Unterschied zwischen K. 16 und K. 18?		
Kapo SG	Bedeutung von Leitlinie K.01 fehlt. Zudem ist der Unterschied zwischen K.17 und K.18 nicht definiert.		
Stapo Zürich	Absatz 2: Die absolute Formulierung, dass Strassen mit drei oder mehr Fahrstreifen die beiden Fahrtrichtungen mit einer Sicherheitslinie zu trennen sind, ist in städtische Verhältnisse auf Grund der vielen Ein-/ und Ausfahrten nicht umsetzbar. Besser wäre eine "Kann"-Formulierung. Absatz 3: Die Maximalbreite zur Trennung einer doppelten Sicherheitslinie von 1.5 m ist zu gross. Dieser nicht klar verständliche Verkehrsraum könnte als "Mehrzweckstreifen", Einspurstrecke etc. missverstanden werden.		
COCRBT	Al. 3 : proposition d'hachurer en surface interdite au trafic cet espace libre d'un mètre cinquante.		
KSPD	Abs. 2; Die absolute Formulierung, dass Strassen mit drei oder mehr Fahrstreifen die beiden Fahrtrichtungen mit einer Sicherheitslinie zu trennen sind, ist in städtischen Verhältnissen auf Grund der vielen Ein- und Ausfahrten kaum umsetzbar. Allenfalls ‚kann‘ Formulierung wählen		

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 15 )**

wovon	Bund: 1	Kantone:	Übrige Stellen: 14
-------	---------	----------	--------------------

BAV  
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, VöV,  
Wanderwege

#### 4.67 Sind Sie mit Art. 67 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 52 )

wovon Bund: Kantone: 21 Übrige Stellen: 31

AG, AR; BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, Mobilitant.org, SIK, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg,

##### JA mit Bemerkung ( 2 )

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

SG Die Formulierung ist schwer zu verstehen.

Städte-  
verband In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Eine Minderheit lehnt die Bestimmung ab. Gefordert wird, dass gelbe Richtungspfeile nur in Verbindung mit dem entsprechenden Symbol oder Schrift (BUS, Velopiktogramm) markiert werden sollen.

##### NEIN ( 1 )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

SP

##### NEIN mit Bemerkung ( 11 )

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 9

BE Für Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr wird diese Regelung bereits angewendet (Art. 74 Abs. 2 SSV). Neu ist, dass solche Pfeile auch für Radfahrer sollen eingesetzt werden können. Diese Neuregelung erachten wir als äusserst gefährlich und mit hohem Konfliktpotenzial versehen. Als Beispiel sei eine Rechtsabbiegespur mit kleinen gelben Geradeauspfeilen genannt (siehe Grafik im Anhang A).

###### Antrag:

- die Bezeichnung „besondere Fahrzeugarten“ ist zu streichen und durch „Busse im öffentlichen Linienverkehr“ zu ersetzen.
- Die Regelung in Art. 67 ist auf eine sicherere Lösung für **alle** Verkehrsteilnehmer zu überprüfen.

ZH Vgl. die Bemerkungen zu Fragen 2.15 und 3.51.

Kapo  
BE Für Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr wird diese Regelung bereits angewendet (Art. 74 Abs. 2 SSV). Neu ist, dass solche Pfeile auch für Radfahrer sollen eingesetzt werden können. Diese Neuregelung erachten wir als äusserst gefährlich und mit hohem Konfliktpotenzial versehen. Als Beispiel sei eine Rechtsabbiegespur mit kleinen gelben Geradeauspfeilen genannt (siehe Grafik im Anhang A).

**Antrag:**- die Bezeichnung „besondere Fahrzeugarten“ ist zu streichen und durch „Busse im öffentlichen Linienverkehr“ zu ersetzen.

- Die Regelung in Art. 67 ist auf eine sicherere Lösung für **alle** Verkehrsteilnehmer zu überprüfen.

Kapo  
SG Wie steht es mit dem Anbringen von gelben Richtungspfeilen für den Veloverkehr? Die Formulierung ist zu komplex und ist einfacher sowie verständlicher vorzunehmen.

Kapo  
ZH Hinweis auf Bemerkungen zu Art. 51 Abs 3 und Art. 164 Abs. 4 E-StBV.

Stapo  
Zürich Gelbe Richtungspfeile sollten nur in Verbindung mit dem entsprechenden Symbol oder Schrift (BUS, Velopiktogramm) markiert werden.

bfu Beachten Sie hierzu bitte unsere Bemerkungen zur Frage 3.164 /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.

KSPD Gelbe Markierungen sollen nur in Verbindung mit dem entsprechenden Symbol oder Schrift (BUS, Velopiktogramm) markiert werden.

Pro Velo  
Schweiz Für Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr wird diese Regelung bereits angewendet (Art. 74 Abs. 2 SSV).

Wir begrüssen sehr, dass nun die Möglichkeit geschaffen werden soll, solche Pfeile auch für Radfahrer einsetzen zu können. Insbesondere lassen sich so in engen städtischen Ver-



**4.68 Sind Sie mit Art. 68 E-BSSV einverstanden?**

**JA ( 51 )**

wovon Bund: Kantone: 19 Übrige Stellen: 32

AG, AR; GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur  
ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, SchweizMobil, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tpg

**JA mit Bemerkung ( 6 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 4

BL Der Passus "..., wenn nicht genügend Platz für einen Radstreifen vorhanden ist." könnte implizieren, dass es in Einbahnstrassen mit Velo-Gegenverkehr dafür grundsätzlich einen Radstreifen braucht. Praxisgemäss ist dies in zahlreichen Städten und Gemeinden nicht der Fall. Dieser Satzteil könnte daher weggelassen werden.

LU Damit haben wir gute Erfahrungen gemacht.

Stapo Zürich Absatz 2 lit. b: Wenn nicht genügend Platz für einen Radstreifen vorhanden ist, sollte auch der Gegenverkehr für Fahrräder nicht zugelassen werden. Mindestfahrbahnbreite für Öffnung des Fahrradverkehrs im Gegenverkehr sollte 4.00 m nicht unterschreiten.

Pro Velo Schweiz Wir begrüssen die Möglichkeit im Einzelfall bei Einbahnstrassen auch das Velosymbol zu verwenden, wenn der Platz für einen Velostreifen fehlt.

Städteverband In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Eine Minderheit lehnt die Bestimmung ab. Gefordert wird, dass Velo-Piktogramme auch in weiteren Fällen erlaubt sein sollen, z.B. zum Führen des Veloverkehrs beim indirekten Linksabbiegen.

velosuisse wie Pro Velo Schweiz

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 10 )**

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 7

BE Abs. 2: Im komplizierten Knoten kommt es vor, dass nur für eine bestimmte Richtung ein Radstreifen vorgesehen werden kann, während in anderer Richtung verkehrende Radfahrer Mischverkehrsstreifen benützen müssen, die nicht in Fahr- und Radstreifen unterteilt sind. In diesen Fällen fehlt derzeit die Möglichkeit, die Motorfahrzeugführer darauf hinzuweisen, dass mit einspurendem Veloverkehr zu rechnen ist.  
**Antrag:** lit. c (neu): „neben einem Radstreifen in Kombination mit gelbem Spurpfeil, wenn der Radstreifen im Einspurbereich einer Verzweigung nur für eine bestimmte Richtung bestimmt ist.“

BS Wir gehen davon aus, dass ein Fahrradgegenverkehr in Einbahnstrassen nicht zwingend mit einem Radstreifen oder Fahrrad-Symbolen markiert werden muss. Daher regen wir an, wie Abs. 2 lit. b wie folgt zu formulieren:  
( ... )Platz für einen *allfälligen* Radstreifen (...)  
Ausserdem sehen wir es als notwendig folgende weitere Literas einzuführen:  
c. zur Führung des Fahrradverkehrs über grosse Plätze.  
d. zur Kennzeichnung im Knotenbereich, wenn aus einer Einbahnstrasse mit Fahrrad im Gegenverkehr zu rechnen ist.

SG Das Symbol eines Fahrrads ist zusätzlich auch auf der Strassenfläche selbst - zur Führung der Radfahrer z.B. zu einem «Velosack» in der Fahrbahnmitte - zuzulassen.

Stadt Bern Velo-Piktogramme sollten auch in weiteren Fällen erlaubt sein, z.B. zum Führen des Veloverkehrs beim indirekten Linksabbiegen.

Kapo BE Abs. 2: Im komplizierten Knoten kommt es vor, dass nur für eine bestimmte Richtung ein Radstreifen vorgesehen werden kann, während in anderer Richtung verkehrende Radfahrer Mischverkehrsstreifen benützen müssen, die nicht in Fahr- und Radstreifen unterteilt sind. In diesen Fällen fehlt derzeit die Möglichkeit, die Motorfahrzeugführer darauf hinzuweisen, dass mit einspurendem Veloverkehr zu rechnen ist.  
**Antrag:** lit. c (neu): „neben einem Radstreifen in Kombination mit gelbem Spurpfeil, wenn der Radstreifen im Einspurbereich einer Verzweigung nur für eine bestimmte Richtung



**4.69 Sind Sie mit Art. 69 E-BSSV einverstanden?****JA ( 62 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 39

AG, AR; BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, Städteverband, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**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

BE Der Satzteil „ausser auf Strassen ohne Hartbelag“ kann aus unserer Sicht weggelassen werden. Beim Zusammentreffen einer mit Belag versehenen Strasse mit einer Naturstrasse kann der Belag in die Einmündung der Naturstrasse hineingezogen werden. Beim Zusammentreffen zweier Naturstrassen dürfte eine Vortrittsregelung obsolet sein.

Kapo BE Der Satzteil „ausser auf Strassen ohne Hartbelag“ kann aus unserer Sicht weggelassen werden. Beim Zusammentreffen einer mit Belag versehenen Strasse mit einer Naturstrasse kann der Belag in die Einmündung der Naturstrasse hineingezogen werden. Beim Zusammentreffen zweier Naturstrassen dürfte eine Vortrittsregelung obsolet sein.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.69a Sind Sie mit Art. 69a E-BSSV einverstanden?**

**JA ( 52 )**

wovon Bund: Kantone: 19 Übrige Stellen: 33

AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, ZG, ZH

Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur

ACS, BUL, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 6 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 5

NE Al. 1, lettre b : **K18** et non K21.

vif LU Ist die Abgrenzung des Mehrzweckstreifens mit Markierung sinnvoll? Müsste sich der Mehrzweckstreifen nicht gestalterisch (Betonplatte, Pflasterung, FGSO, etc.) von der übrigen Fahrbahn abheben?  
Ist die Abgrenzung mit 50/50 sinnvoll? Wäre nicht ein neuer Rhythmus z.B. 2/2 sinnvoller?

Stapo Zürich Da eine Definition von breiten Einmündungen fehlt, könnte der Passus "*breiten*" weggelassen werden.

Städteverband Es wird angeführt, dass eine Definition von breiten Einmündungen fehlt. Folglich könnte der Passus «*breiten*» weggelassen werden.

bfu Zu Art. 69a Abs. 3 E-BSSV:  
Unseres Erachtens. sollte für Streifen in der Fahrbahnmittle (Mehrzweckstreifen) nicht von Führungslinie, sondern von Leitlinie gesprochen werden. (Teilung 1/1 oder 1/2 ).

Public Health Zu Art. 69a Abs. 3 E-BSSV:  
Unseres Erachtens. sollte für Streifen in der Fahrbahnmittle (Mehrzweckstreifen) nicht von Führungslinie, sondern von Leitlinie gesprochen werden. (Teilung 1/1 oder 1/2 ).

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 6 )**

wovon Bund: Kantone: 4 Übrige Stellen: 2

AG Abs. 3: Mehrzweckstreifen müssen auch ohne bauliche Inselköpfe ausgeführt werden können.  
Wir gehen davon aus, dass bei Fertigstellung noch einmal neu durchnummeriert wird.

JU Lettre b : une erreur dans la référence du signal (K18 en lieu et place de K21).  
Alinéa 3 : nous sommes favorables à la suppression de l'obligation d'équiper le milieu de la chaussée avec des éléments verticaux.  
Alinéa 3 : la figure K18 ne correspond pas au texte de l'article puisqu'il n'y pas d'élément vertical

SG Abs. 3: Die Bedeutung von «doppelt anbringen» ist nicht klar.

VS Al 1, let B : erreur K21 à remplacer par K18

Kapo SG Abs. 3: Was heisst "doppelt anzubringen"? Zur Interpretation ist zwingend eine Abbildung bzw. ein Muster erforderlich. Ist ev. Abbildung K.18 damit gemeint?

COCRBT Al 1, let B : erreur K21 à remplacer par K18.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.69b Sind Sie mit Art. 69b E-BSSV einverstanden?****JA ( 58 )**

wovon Bund: Kantone: 21 Übrige Stellen: 37

AR, BE, BL, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

AG	Formell: Wir gehen davon aus, dass bei Fertigstellung noch einmal neu durchnummeriert wird. Materiell: Diese Bestimmung, die gemäss Erläuterungen "bisher nur auf Normebene" (SN 6408500a) festgehalten wurde, erscheint uns aus Gründen der Verkehrssicherheit weder nötig noch sinnvoll. Antrag: Ersatzlose Streichung.
----	--

Städteverband	In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung.  Eine Minderheit lehnt die Beschränkung auf «entgegengesetzte Verkehrsströme» ab. In gewissen Städten bewähren sich unterbrochene Sperrfläche auch zwischen Verkehrsströmen in gleicher Richtung, z.B. bei Sperrflächen zwischen einem Radstreifen und einem in gleicher Richtung führendem Fahrstreifen MIV, die wegen einer Einmündung lokal unterbrochen sind.
---------------	---

**NEIN ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

BS  
Kapo BS**NEIN mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

SG	Auf die Beschränkung der Unterbrechung auf Sperrflächen zwischen entgegengesetzten Verkehrsströmen ist zu verzichten. Es bestehen schon heute Sperrflächen-Unterbrechungen zwischen Verkehrsströmen in gleicher Richtung; beispielsweise ist eine Sperrfläche zwischen einem Radstreifen und einer in gleiche Richtung führenden Fahrbahnhälfte wegen einer lokalen Einmündung unterbrochen; dies muss auch unter neuer Rechtslage möglich bleiben.
----	---

Stadt Bern	Warum ist die Einschränkung auf „entgegengesetzte Verkehrsströme" nötig? In der Stadt Bern bewähren sich unterbrochene Sperrfläche auch zwischen Verkehrsströmen in gleicher Richtung, z.B. bei Sperrflächen zwischen einem Radstreifen und einem in gleicher Richtung führendem Fahrstreifen MIV, die wegen einer Einmündung lokal unterbrochen sind.
------------	--

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.70 Sind Sie mit Art. 70 E-BSSV einverstanden?****JA ( 51 )**

wovon Bund: Kantone: 20 Übrige Stellen: 31

AG; AR; BE, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NWKapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen  
ACS, bfu, BUL, FREC, KSPD, Mobilant.org, Public Health, SIK, SP, SVSAA, tpg**JA mit Bemerkung ( 8 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 6

BL Bei den Ausnahmen, für die eine zusätzliche Signalisierung nicht zwingend ist, sollten auch die Aufschriften "TAXI" (K.20) und "PRIVAT" aufgeführt werden.

LU Es stellt sich lediglich die Frage, ob ein Fahrrad oder ein E-Bike gemeint ist.

Stapo Zürich Zusätzlich könnte noch das Symbol für Motorräder (I.40) aufgenommen werden.

FMS wie strasseschweiz

Pro Velo Schweiz Wir sind einverstanden damit, dass Veloparkfelder nicht zwingend zusätzlich zum Symbol auf dem Boden mit einer Signaltafel bezeichnet werden müssen.  
Da aber das Symbol immer auch zu bedeuten scheint, dass Velo nirgends anders sonst mehr parkiert werden dürfen, sollen Felder auch mit Doppelsymbolen versehen werden. Also nicht ein Feld Velo und einer Moto, sondern letzteres mit Velo/Moto. Nur so darf ein Velo bei überfülltem Veloabstellplatz auch auf einem freien Motoplatz abgestellt werden.

Städteverband In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Angemerkt wird, dass zusätzlich noch das Symbol für Motorräder (I.40) aufgenommen werden könnte.

Eine Minderheit fordert, dass der 2. Satz weglassen wird. Es sei nicht ersichtlich, weshalb die Verdeutlichung durch eine Bodenmarkierung nicht gestattet sein soll.

strasse schweiz Wir schlagen vor, dass auch das Symbol „Motorrad" (1.40) unter die Ausnahmen fällt.

velosuisse wie Pro Velo Schweiz

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 5 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 5

BS Wir sind der Auffassung, dass die Folgeänderung zu Artikel 169 E-StVB zu restriktiv ist, weshalb unserer Ansicht nach z.B. gelbe Parkfelder für Taxis oder Einsatzfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr etc. auch ohne das Anbringen eines Signals markiert werden dürfen. Ansonsten müsste z.B. mit dem Signal D.13 [Parkieren gestattet] mit einer Zusatztafel die Einschränkung signalisiert werden, was in dieser Kombination von der Allgemeinheit wohl nicht verstanden wird. Zudem erachten wir es als sinnvoll, möglichst vielen Parkierungsarten lediglich mit Markierungen zu definieren, um die Signaldichte zu reduzieren.  
Wir beantragen deshalb, diesen Artikel ersatzlos zu streichen.Kapo BS Wir sind der Auffassung, dass die Folgeänderung zu Artikel 169 E-StVB zu restriktiv ist, weshalb unserer Ansicht nach z.B. gelbe Parkfelder für Taxis oder Einsatzfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr etc. auch ohne das Anbringen eines Signals markiert werden dürfen. Ansonsten müsste z.B. mit dem Signal D.13 [Parkieren gestattet] mit einer Zusatztafel die Einschränkung signalisiert werden, was in dieser Kombination von der Allgemeinheit wohl nicht verstanden wird. Zudem erachten wir es als sinnvoll, möglichst vielen Parkierungsarten lediglich mit Markierungen zu definieren, um die Signaldichte zu reduzieren.  
Wir beantragen deshalb, diesen Artikel ersatzlos zu streichen.

Kapo GR Wie wird das bei schneebedeckter Fahrbahn umgesetzt?

Stapo Winterthur 2. Satz weglassen. Es ist nicht ersichtlich, weshalb die Verdeutlichung durch eine Bodenmarkierung nicht gestattet sein soll.

COCRBT	Clarifier cet article, mieux préciser son sens. En tout cas remplacer cases marquées par signalées.
tcs	il convient d'offrir également cette possibilité pour les motocycles (I 40).

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 16 )</b>		
wovon	Bund: 1	Kantone: 1
		Übrige Stellen: 14
BAV UR sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, VöV, Wanderwege		

**4.71 Sind Sie mit Art. 71 E-BSSV einverstanden?****JA ( 50 )**

wovon Bund: Kantone: 19 Übrige Stellen: 31

AG; BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Tiefbauamt NWKapo 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 St. Gallen, Stapo Winterthur  
ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, SIK, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg**JA mit Bemerkung ( 5 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 4

NE Al. 3 : Cette mesure est trop restrictive; on doit pouvoir aménager des bandes cyclables avec chaussée banalisée **hors localité**. En effet, les entrées de localité actuelles seront déplacées en zone bâtie de façon compacte alors qu'aujourd'hui, il existe des aménagements avec chaussée banalisée en zone bâtie de façon dispersée avec limitation de la vitesse maximale.

Stapo Zürich Unklar bleibt, ob es zu einem ausgeweiteten Radstreifen oder vorgezogenen Haltebalken eine Zuführung mit einem markierten Radstreifen zwingend braucht oder nicht.

Städteverband In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Es wird jedoch auf Unklarheiten und notwendige Ergänzungen hingewiesen:  
- Unklar bleibt, ob es zu einem ausgeweiteten Radstreifen oder vorgezogenen Haltebalken eine Zuführung mit einem markierten Radstreifen zwingend braucht oder nicht.  
- Art. 71 Abs. 1 E-BSSV macht ausserorts bzw. bei Tempo 80 Sinn. Innerorts, u.a. wo stockender/stauender Verkehr häufig ist, kann ein 1.25 m breiter Velostreifen viel bringen. Für innerorts sind Ausnahmen vorzusehen.  
- Art. 71 Abs. 3 E-BSSV: Auch auf Fahrbahnstreifen ausserorts ohne Trennungsmarkierung sollten Radstreifen möglich sein.  
- Art. 71 Abs. 5: Wie lauten die besonderen Fälle? Beispiele?bfu Zu Art. 71 Abs. 3 E-BSSV:  
Der Ausschluss der Kernfahrbahn ausserorts ist in Ordnung; aber mit dem Zusatz der Voraussetzungen gemäss Abs. 1.Public Health Zu Art. 71 Abs. 3 E-BSSV:  
Der Ausschluss der Kernfahrbahn ausserorts ist in Ordnung; aber mit dem Zusatz der Voraussetzungen gemäss Abs. 1.**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 12 )**

wovon Bund: Kantone:4 Übrige Stellen: 8

AR 1 Auf Strassen in topografisch schwierigen Gebieten (Voralpen) sind keine überbreiten Strassen möglich. Es wird hier die Möglichkeit zur Anlage von Radstreifen von Gesetztes wegen verunmöglicht. Viel zu weiter Eingriff in die Gestaltungsmöglichkeit des Verkehrsraums.  
Absatz 1 ist zu streichen.BE Abs. 3: Linksabbiegen ist das anspruchsvollste und gefährlichste Manöver, das es bei Radfahren unter normalen Umständen überhaupt gibt. Für die Sicherheit der Radfahrer ist im Bereich von Kreuzungen und Verzweigungen von höchster Wichtigkeit, in der Strassenmitte eine Führungshilfe für Linksabbiegemanöver vorzufinden. Ein durchgezogener Radstreifen für die Geradeausfahrt am Rande der Fahrbahn ist dem gegenüber für die Sicherheit viel weniger bedeutend. Eine Markierung als Kernfahrbahn muss deshalb im Bereich von Knoten auf eine nützliche Länge unterbrochen werden.  
Wir unterstützen die Regelung, wonach Kernfahrbahnen ausserorts nicht zur Anwendung kommen sollen. Hingegen sind wir der Ansicht, dass ausserorts einseitig markierte Radstreifen auch auf Fahrbahnen ohne Mittellinie sollen markiert werden dürfen, sofern gleichzeitig eine Höchstgeschwindigkeit von max. 60 km/h gilt.  
**Antrag:** „Ausserorts und im Bereich von Verzweigungen dürfen beidseitige Radstreifen nur angebracht werden, wenn die Fahrbahnhälften durch eine Markierung getrennt sind. Bei fehlender Mittellinie dürfen einseitige Radstreifen ausserorts nur markiert werden, wenn die

	<p>zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h nicht übersteigt.“</p> <p>Abs. 4: Diese Neuregelung leuchtet in der Theorie ein, kann aber in der Praxis nicht umgesetzt werden. Radstreifen werden mittels einer gelben Radstreifenlinie auf der linken Seite des Streifens markiert. Radstreifen werden auf ihrer rechten Seite nicht markiert. Soll nun neu ein Radstreifen auf der linken Seite eines Fahrstreifens markiert werden können, müssten zu dessen Abgrenzung zwei weisse Linien (links = Sicherheitslinie; rechts = ununterbrochene Längslinie) markiert werden. Damit dieser besondere Fahrstreifen als Radstreifen erkannt wird, müssten zusätzlich Velosymbole und kleine gelbe Linksabbiegepeile markiert werden. Das ganze erachten wir als inakzeptable „Markierungsvergewaltigung“.</p> <p>Bei solchen Situationen würden unseres Erachtens kleine gelbe Linksabbiegepeile, allenfalls verbunden mit Velosymbolen, vollauf genügen. Siehe auch Kommentar zu Art. 51 Abs. 3a E-StBV.</p> <p><b>Antrag:</b> Zweiter Satz streichen.</p> <p>Abs. 5: Kann von einem Fahrstreifen in mehrere Richtungen weitergefahren werden, so muss den Radfahrenden Platz vor dem MIV gegeben werden. Dies sind keine besonderen Fälle, das sind Regelfälle.</p> <p><b>Antrag:</b> Ausgeweitete Radstreifen können bei LSA-Knoten auf Fahrstreifen für mehrere Richtungen markiert werden.</p>
SH	Abs. 6: Aus Gründen der Sicherheit, darf es in diesem Bereich keine besonderen Fälle geben. Das Vortrittsrecht des geradeausfahrenden muss immer gegeben sein.
TI	completare il cpv. 1 come segue: "Le corsie ciclabili sono ammesse se la loro larghezza e quella della parte restante della corsia rispettano le misure stabilite dalle relative nonne".
Stadt Bern	Abs. 5: Wie lauten die besonderen Fälle? Beispiele?
Kapo BE	<p>Abs. 3: Linksabbiegen ist das anspruchvollste und gefährlichste Manöver, das es bei Radfahren unter normalen Umständen überhaupt gibt. Für die Sicherheit der Radfahrer ist im Bereich von Kreuzungen und Verzweigungen von höchster Wichtigkeit, in der Strassenmitte eine Führungshilfe für Linksabbiege manöver vorzufinden. Ein durchgezogener Radstreifen für die Geradeausfahrt am Rande der Fahrbahn ist dem gegenüber für die Sicherheit viel weniger bedeutend. Eine Markierung als Kernfahrbahn muss deshalb im Bereich von Knoten auf eine nützliche Länge unterbrochen werden.</p> <p>Wir unterstützen die Regelung, wonach Kernfahrbahnen ausserorts nicht zur Anwendung kommen sollen. Hingegen sind wir der Ansicht, dass ausserorts einseitig markierte Radstreifen auch auf Fahrbahnen ohne Mittellinie sollen markiert werden dürfen, sofern gleichzeitig eine Höchstgeschwindigkeit von max. 60 km/h gilt.</p> <p><b>Antrag:</b> „Ausserorts und im Bereich von Verzweigungen dürfen beidseitige Radstreifen nur angebracht werden, wenn die Fahrbahnhälften durch eine Markierung getrennt sind. Bei fehlender Mittellinie dürfen einseitige Radstreifen ausserorts nur markiert werden, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h nicht übersteigt.“</p> <p>Abs. 4: Diese Neuregelung leuchtet in der Theorie ein, kann aber in der Praxis nicht umgesetzt werden. Radstreifen werden mittels einer gelben Radstreifenlinie auf der linken Seite des Streifens markiert. Radstreifen werden auf ihrer rechten Seite nicht markiert. Soll nun neu ein Radstreifen auf der linken Seite eines Fahrstreifens markiert werden können, müssten zu dessen Abgrenzung zwei weisse Linien (links = Sicherheitslinie; rechts = ununterbrochene Längslinie) markiert werden. Damit dieser besondere Fahrstreifen als Radstreifen erkannt wird, müssten zusätzlich Velosymbole und kleine gelbe Linksabbiegepeile markiert werden. Das ganze erachten wir als inakzeptable „Markierungsvergewaltigung“.</p> <p>Bei solchen Situationen würden unseres Erachtens kleine gelbe Linksabbiegepeile, allenfalls verbunden mit Velosymbolen, vollauf genügen. Siehe auch Kommentar zu Art. 51 Abs. 3a E-StBV.</p> <p><b>Antrag:</b> Zweiter Satz streichen.</p> <p>Abs. 5: Kann von einem Fahrstreifen in mehrere Richtungen weitergefahren werden, so muss den Radfahrenden Platz vor dem MIV gegeben werden. Dies sind keine besonderen Fälle, das sind Regelfälle.</p> <p><b>Antrag:</b> Ausgeweitete Radstreifen können bei LSA-Knoten auf Fahrstreifen für mehrere Richtungen markiert werden.</p>

Kapo SG	Abs. 1: Wie verhält es sich bei Ein- und Abfahrten von freigegebenen Trottoirs für Fahrradfahrende? Auf wenigen Metern fehlt dadurch die erforderliche Breite zur Radfahrerführung.
Kapo SH	Abs. 6: Aus Gründen der Sicherheit, darf es in diesem Bereich keine besonderen Fälle geben. Das Vortrittsrecht des geradeausfahrenden muss immer gegeben sein.
Pro Velo Schweiz	<p>► Abs. 3: Im Bereich von Verzweigungen ist die Markierung der Fahrbahnmitte von besonderer Bedeutung für die Sicherheit der Velofahrenden - wichtiger als der Radstreifen für die geradeausfahrenden Velofahrenden. <b>Wir beantragen</b> daher folgende Ergänzung: "3 Ausserorts <b>und im Bereich von Verzweigungen</b> dürfen Radstreifen nur angebracht werden, wenn die Fahrbahnhälften durch eine Markierung getrennt sind."</p> <p>► Abs. 5: Das Aufzeichnen von vorgezogenen Haltebalken, das vor 17 Jahren eingeführt wurde, ist heute weit verbreitet und kann, resp. darf im Interesse der Verkehrssicherheit nicht auf "besonderer Fälle" reduziert werden. Wie beantragen folgende Umformulierung: <b>"5 Ausgeweitete Radstreifen (K.08) können bei lichtsignalgesteuerten Knoten auf Fahrstreifen markiert werden."</b></p> <p>► Abs. 7 (neu): Gemäss unseren Bemerkungen zu Art. 59 Abs. 3 E-StBV sollte bei Zweitrichtungsverkehr auf Radwegen, die näher als 2 m von der Fahrbahn geführt werden, bei Querungen von Nebenstrassen den Radfahrern aus der "falschen" Richtung der Vortritt entzogen werden. Abbiegende Fahrzeuglenker rechnen nicht mit Fahrrädern aus dieser Richtung. <b>Wir beantragen</b>, Art. 71 mit einem Abs. 7 zu ergänzen: <b>"Radwegen, die nicht mehr als 2 m entfernt entlang einer Fahrbahn geführt werden, ist bei Verzweigungen im Sinne von Art. 59 Abs. 3 StBV in der Gegenrichtung der Vortritt mit den Signalen «Stop» (C.01) oder «Kein Vortritt» (C.02) zu entziehen."</b></p>
Schweiz Mobil	<p>Abs. 3: Im Bereich von Verzweigungen ist die Markierung der Fahrbahnmitte von besonderer Bedeutung für die Sicherheit der Velofahrenden - wichtiger als der Radstreifen für die geradeausfahrenden Velofahrenden. <b>Wir beantragen</b> daher folgende Ergänzung: "3 Ausserorts <b>und im Bereich von Verzweigungen</b> dürfen Radstreifen nur angebracht werden, wenn die Fahrbahnhälften durch eine Markierung getrennt sind."</p> <p>Abs. 5: Das Aufzeichnen von vorgezogenen Haltebalken ist weit verbreitet und kann im Interesse der Verkehrssicherheit u.E. nicht als "besonderer Fall" bezeichnet werden. Wie beantragen folgende Umformulierung: <b>"5 Ausgeweitete Radstreifen (K.05) können bei lichtsignalgesteuerten Knoten auf Fahrstreifen markiert werden."</b></p>
SP	Wir schliessen uns den Ausführungen von Pro Velo Schweiz an.
velosuisse	wie Pro Velo Schweiz

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 14 )</b>		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 13
BAV sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, SFV, SVLT, VAE, VCS, VöV, Wanderwege		

**4.72 Sind Sie mit Art. 72 E-BSSV einverstanden?****JA ( 59 )**

wovon Bund: Kantone: 21 Übrige Stellen: 38

AG; AR; BE, BS, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen:

BL	Die aus der SSV übernommene Bestimmung, wonach bei Autobahneinfahrten ein Teil des Beschleunigungsstreifens mit einer Sicherheits-/Leitlinie zu versehen ist, ist an sich begründbar, belegt aber einen schweizerischen Perfektionismus. Das Ausland kommt hingegen in der Regel mit einer Sicherheitslinie oder einer Leitlinie aus. Daher könnte auch hier mit einem entsprechend formulierten Absatz 2 eine Vereinfachung ermöglicht werden.
----	---

LU	Ist im Sinne der Wahrnehmung zu begrüssen.
----	--

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 20 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 18

BAV  
ZH

Kapo ZH, Stapo Winterthur

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

#### 4.73 Sind Sie mit Art. 73 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 50 )

wovon Bund: Kantone: 20 Übrige Stellen: 30

AG; AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG

Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich  
ACS, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

##### JA mit Bemerkung ( 2 )

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

NE Al. 1 : Supprimer "aussi" et "même"... sera toujours placé près du chantier.  
Al. 3 : Supprimer "des tonneaux ou" et "lorsqu'ils sont utilisés de nuit". La rétro réflexion doit être présente sur tous les balisages.

vif LU 2 ... kann auf einer rechteckigen zitronengelben Tafel ...und mit weiteren Signalen und/oder Hinweisen ergänzt werden.  
Zudem sollte ein neues Signal „Ende Baustelle“ geschaffen werden. Mit diesem Signal kann das Ende einer Baustelle angezeigt werden, wenn andere Beschränkungen weiterhin gültig sind

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 22 )

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 19

LU Zu Abs. 2 regen wir an, ein neues Signal "Ende Baustelle" zu schaffen. Damit kann das Ende einer Baustelle angezeigt werden, während andere Beschränkungen weiterhin gültig sind.

SH Abs. 2: Das Signal mit Baustelle mit der orangen Tafel dargestellt, müsste im Anhang 1 der StBV zwingend aufgeführt sein.

ZH Die Bestimmung ist im Sinne der VSS Norm 640 886 zu ergänzen, dass Baustellen zusätzlich vorsegnalisiert werden müssen.

Kapo GR Abs. 2: Gibt es zwei verschiedene Gefahrenstufen, eine mit und eine ohne orange farbigen Hintergrund?  
Bestimmung, dass gelbes Blinklicht auch auf der Baustelle zulässig ist, machen. (Alt Art. 70 Abs 1 lit. c)

Kapo SG Abs. 2: Gibt es neu zwei verschiedenartige Gefahren (mit Einführung von orangefarbenen Tafeln)?

Kapo SH Abs. 2: Das Signal mit Baustelle mit der orangen Tafel dargestellt, müsste im Anhang 1 der StBV zwingend aufgeführt sein.

Kapo ZH Das Signal "Baustelle" muss vorsegnalisiert und bei der Baustelle selbst signalisiert sein. Siehe Bemerkungen zu Art. 9 Abs. 3 E-BSSV.

Grüne Bauunternehmerinnen und Bauunternehmer brauchen für Verkehrsanordnungen (z. B. Fahrverbote, Höchstgeschwindigkeiten, Umleitungen) die Ermächtigung durch die Behörde. Dabei müssten hier die üblichen Regeln der Verhältnismässigkeit gelten. Zu oft allerdings werden generelle Fahrverbote signalisiert und das Velo auf weite Umwege verwiesen. Dies ist aber nur in den allerseltensten Fällen notwendig. Da so oft bei der Signalisation und auch bei der Gestaltung der Baustelle das Velo vergessen wird, sollen dessen Bedürfnisse festgehalten werden:  
*Art. 73, Abs. 1: „(...) Gefährliche Strassenanlagen, die aufgrund der Baustelle entstehen, sind nicht zusätzlich zu signalisieren. Die Durchfahrt von Fahrrädern ist wenn immer möglich zu gewährleisten. Bei der Abschränkung der Baustelle ist der Sicherheit der Velofahrenden besonders Rechnung zu tragen (neu).“*

SP Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU sowie von Pro Velo Schweiz an.

bfu Zu Art. 73 Abs. 3 und 4 E-BSSV:

Die Beschreibung der Retroreflektion ist etwas chaotisch. In Absatz 3 heisst es erst generell und dann nochmal speziell für die Leitkegel. Bei Absatz 4 ist es für Rohrelemente und Scherengitter nicht notwendig. Sinnvoll wäre es, wenn alles retroreflektierend sein müsste.

Art. 73 Abs. 2 E-BSSV:

Warum kann nun das Signal "Baustelle" auf einer rechteckigen orangen Tafel dargestellt werden? Im VSS-Forschungsbericht "Einsatz gelb hinterlegter Signale" war die Rede von weiterem Forschungsbedarf bezüglich eines gelb hinterlegten Signals "Baustelle".

BUL	Es ist zu regeln, dass die Durchfahrt bei Baustellen auf 3,50 m breite Fahrzeuge (z.B. Mährescher) ausgelegt, oder ansonsten angezeigt werden muss.
pro cap	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
Pro Velo Schweiz	Abs. 1: Bauunternehmer brauchen für Verkehrsanordnungen (z. B. Fahrverbote, Höchstgeschwindigkeiten, Umleitungen) die Ermächtigung durch die Behörde. Dabei müssten hier die üblichen Regeln der Verhältnismässigkeit gelten. Zu oft allerdings werden generelle Fahrverbote signalisiert und das Velo auf weite Umwege verwiesen. Dies ist aber nur in den allerseltensten Fällen notwendig. Da so oft von den Bauunternehmern (und den Behörden?) bei der Signalisation und auch bei der Gestaltung der Baustelle das Velo vergessen wird, sollen dessen Bedürfnisse festgehalten werden. <b>Antrag:</b> "1 (...) zusätzlich zu signalisieren. <b>Die Durchfahrt von Fahrrädern ist wenn immer möglich zu gewährleisten. Bei der Abschränkung der Baustelle ist der Sicherheit der Velofahrenden besonders Rechnung zu tragen.</b> "
Public Health	Zu Art. 73 Abs. 3 und 4 E-BSSV: Die Beschreibung der Retroreflektion ist etwas chaotisch. In Absatz 3 heisst es erst generell und dann nochmal speziell für die Leitkegel. Bei Absatz 4 ist es für Rohrelemente und Scherengitter nicht notwendig. Sinnvoll wäre es, wenn alles retroreflektierend sein müsste. Art. 73 Abs. 2 E-BSSV: Warum kann nun das Signal "Baustelle" auf einer rechteckigen orangen Tafel dargestellt werden? Im VSS-Forschungsbericht "Einsatz gelb hinterlegter Signale" war die Rede von weiterem Forschungsbedarf bezüglich eines gelb hinterlegten Signals "Baustelle".
SBV	Antrag auf Ergänzung mit zusätzlichem Absatz <b>5 Bei Baustellen im Fussgängerbereich sind stabile fest verankerte, rot-weiss gestreifte Abschränkungen wie Latten mit retroreflektierenden Flächen, Scherengitter oder andere feste Einrichtungen zu verwenden.</b> Begründung: Die Kennzeichnung von Baustellen im Fussgängerbereich wird in der Verordnung nicht erwähnt, hat jedoch eine grosse Bedeutung für die Sicherheit dieser Benutzergruppe, insbesondere für Menschen mit einer Sehbehinderung. Baustellen, Baugruben und Hindernisse im Fussgängerbereich müssen lückenlos auf allen Seiten mit stabilen, fest verankerten Absperrungen, z.B. Latten, Holzwänden, Gitter durchgehend gesichert werden. Absperrerelemente sind mit rot-weiss gestreiften Latten, je auf einer Höhe von 90 cm und 30 cm über Boden taktil erfassbar und visuell gut erkennbar auszuführen.
Schweiz Mobil	Abs. 1: Bauunternehmer brauchen für Verkehrsanordnungen (z. B. Fahrverbote, Höchstgeschwindigkeiten, Umleitungen) die Ermächtigung durch die Behörde. Dabei müssten hier die üblichen Regeln der Verhältnismässigkeit gelten. Zu oft allerdings werden generelle Fahrverbote signalisiert und das Velo auf weite Umwege verwiesen. Dies ist aber nur in den allerseltensten Fällen notwendig. Da bei der Signalisation und auch bei der Gestaltung der Baustelle das Velo oft vergessen wird, sollen dessen Bedürfnisse festgehalten werden. <b>Antrag:</b> "1 (...) zusätzlich zu signalisieren. <b>Die Durchfahrt von Fahrrädern ist wenn immer möglich zu gewährleisten. Bei der Gestaltung der Baustelle ist der Sicherheit der Velofahrenden besonders Rechnung zu tragen.</b> "
Schweizerischer Blinden- und	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen Insbesondere Baustellen auf Fusswegen sind Temporär installierte Gefahren, die durch blinde und sehbehinderte Menschen äusserst schwer erkennbar und identifizierbar sind. Solche temporären Hindernisse rufen bei blinden und sehbehinderten Fussgängern einen grossen, unnötigen Stress hervor. Da Baustellen auf Fusswegen nicht verhindert werden können, sind griffige Regeln zu deren Markierung unumgänglich. Dies betrifft folgende Punkte in den beiden Verordnungen: - Art. 73 E-BSSV Abs. 5 neu: Kennzeichnung von Baustellen auf Fusswegen
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag auf Ergänzung mit zusätzlichem Absatz <b>5 Bei Baustellen im Fussgängerbereich sind stabile fest verankerte, rot-weiss gestreifte Abschränkungen wie Latten mit retroreflektierenden Flächen, Scherengitter oder andere feste Einrichtungen zu verwenden.</b> Begründung: Die Kennzeichnung von Baustellen im Fussgängerbereich wird in der Verordnung nicht erwähnt, hat jedoch eine grosse Bedeutung für die Sicherheit dieser Benutzergruppe. Baustellen, Baugruben und Hindernisse im Fussgängerbereich müssen lückenlos auf allen Seiten mit stabilen, fest verankerten Absperrungen, z.B. Latten, Holzwänden, Gitter durchgehend gesichert werden.



#### 4.74 Sind Sie mit Art. 74 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 56 )

wovon Bund: Kantone: 20 Übrige Stellen: 36

AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs

##### JA mit Bemerkung ( 1 )

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

VD Introduire le fait que l'entreprise est responsable de la conformité de la signalisation de chantier.

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 13 )

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 10

AG Abs. 1:  
Sprachliche Korrektur. Ferner will mit der Bestimmung sicher nicht gesagt werden, dass Bauunternehmen ohne Baustellen immer Signale anbringen dürfen.

##### Antrag:

Bauunternehmen dürfen Signale und Markierungen nur anbringen, soweit die Behörde sie dazu ermächtigt oder die Anbringung angeordnet hat.

SG Abs. 1: Die Formulierung ist praxisfremd. Das Signal «Baustelle» wird heute bei unbedeutenden Baustellen, wo keine weiteren Massnahmen erforderlich sind, von den Bauunternehmungen in eigener Regie aufgestellt.

SH Abs. 1: Nicht in jedem Fall werden die Signalisationen durch die Behörden angeordnet. Die Bauunternehmer stellen die Signale selbst, gemäss geltenden Vorschriften.

Kapo GR Abs. 1: Formulierung ist praxisfremd. Neu: Bauunternehmer dürfen Signale mit Vorschriftscharakter nur anbringen, wenn die Behörde sie ermächtigt.....

Kapo SG Abs. 1: Die Formulierung ist praxisfremd. Das Signal "Baustelle" wird heute bei unbedeutenden Baustellen, wo keine weiteren Massnahmen erforderlich sind, von den Bauunternehmungen in eigener Regie aufgestellt.

Kapo SH Abs. 1: Nicht in jedem Fall werden die Signalisationen durch die Behörden angeordnet. Die Bauunternehmer stellen die Signale selbst, gemäss geltenden Vorschriften.

Netzwerk  
Kind und  
Verkehr

##### **Antrag 9: Art 74 Vorkehren der Bauunternehmen Abs. 4**

**4 (neu) Im Anschluss an Belagsarbeiten sind wichtige Markierungen (z.B. provisorisch aufgeklebte Fussgängerstreifen) unmittelbar wieder anzubringen.**

Begründung: Es dauert oft monatelang bis Fussgängerstreifen und andere wichtige Markierungen bei Belagsarbeiten wieder aufgemalt werden. Sobald die Strasse wieder begehbar ist, müssen vor der Anbringung des Endbelages wichtige Markierungen, insbesondere Fussgängerstreifen, angebracht werden. Es gibt heute die Möglichkeit, diese auf den provisorischen Belag aufzukleben.

procap wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

SBV Antrag auf Ergänzung mit zusätzlichem Absatz:

**4 Signale im Baustellenbereich dürfen Fussgängerinnen und Fussgänger nicht behindern oder gefährden.**

Häufig sind die Platzverhältnisse im Bereich der Baustellen sehr beengt und die Bewegungsflächen für den Fussverkehr werden zusätzlich durch mobile Signalträger eingeschränkt, welche den Durchgang erheblich beeinträchtigen und in ihrer einfachen Ausgestaltung (Tafeln ohne Einfassungen, auskragend gegenüber den Standfüssen) eine erhebliche Verletzungsgefahr darstellen. Die Durchfahrbreiten und Manövriefflächen müssen dennoch immer eingehalten werden, damit Fussgängerinnen und Fussgänger nicht auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Die Signale an Baustellen dürfen zudem nicht in den Bewegungsraum ragen, so dass Fussgängerinnen und Fussgänger nicht durch auskra-



#### 4.75 Sind Sie mit Art. 75 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 57 )

wovon Bund: 1 Kantone: 20 Übrige Stellen: 36

BAV

AR, BE, BL, BS, GE, GL, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, VöV

##### JA mit Bemerkung ( 4 )

wovon Bund: Kantone: 3 Übrige Stellen: 1

GR Zu Art. 75 Abs. 2 E-BSSV: Das Anbringen von Ketten und Seilen bringt unter Umständen Gefahren mit sich.

NE Al. 2 : À supprimer ; les dispositifs de barrage doivent être rétro réfléchissants.

VD Alinéa 1: ajouter que des barrières peuvent également être installées à l'entrée de tunnels

SVLT Ziffer 2, Hinweis: Für kurzzeitige Sperren auf Strassen mit schwachem Verkehr sollen keine Ketten, Seile und dergleichen mehr verwendet werden, sondern nur noch rot-weiss gestreifte Bänder mit geringer Reissfestigkeit

##### NEIN ( )

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

##### NEIN mit Bemerkung ( 10 )

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 9

AG Abs. 2  
Gemäss Vorschlag sollen für kurzzeitige Sperren Ketten, Seile und dergleichen verwendet werden können.  
Diese beispielhafte Aufzählung ist nicht notwendig. Die Beispiele erscheinen im Übrigen nicht besonders sinnvoll; so können Ketten, je nach Machart, selbst bei bester Kennzeichnung, sehr gefährlich sein.  
Antrag:  
Kurzzeitige Sperren auf Strassen mit schwachem Verkehr müssen rot-weiss gestreift oder durch rote und weisse Wimpel gekennzeichnet sein

BUL zu Ziff. 2: Für kurzzeitige Sperren auf Strassen mit schwachem Verkehr sollen keine Ketten, Seile und dergleichen mehr verwendet werden, sondern nur rot-weiss gestreifte Bänder mit geringer Reissfestigkeit.

COCRBT Al. 1 qu'en est-il des barrières autoroutières avant les tunnels VD, FR (Glion, H189,...) ?

SIK zu Ziff. 2: Für kurzzeitige Sperren auf Strassen mit schwachem Verkehr sollen keine Ketten, Seile und dergleichen mehr verwendet werden, sondern nur rot-weiss gestreifte Bänder mit geringer Reissfestigkeit.

Kapo GR Abs. 2: Bringt grosse Gefahren (Nacht, schlechtes Wetter, Nebel) mit sich. Es muss normgerechtes Material (retroreflektierendes) eingesetzt werden. Auf Ketten und Seile sollte gänzlich verzichtet werden.

procap wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

SBV Antrag auf Präzisierung von Absatz 2:  
2 Für kurzzeitige Sperren auf Strassen mit schwachem Verkehr können Ketten oder Seile und dergleichen verwendet werden **sofern sie nicht an Fussgängerflächen grenzen**; sie müssen rotweiss gestreift oder durch rote und weisse Wimpel gekennzeichnet sein.  
Begründung: Ketten oder Seile sind angrenzend an Fussgängerbereiche nicht ausreichend, da sie mit dem weissen Stock nicht ausreichend ertastbar sind. Insbesondere wenn sie nicht gespannt sind, ist die taktile Führung nicht gewährleistet.

Schweizerischer Blindenbund wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen  
Insbesondere Baustellen auf Fusswegen sind Temporär installierte Gefahren, die durch blinde und sehbehinderte Menschen äusserst schwer erkennbar und identifizierbar sind. Solche temporären Hindernisse rufen bei blinden und sehbehinderten Fussgängern einen grossen, unnötigen Stress hervor. Da Baustellen auf Fusswegen nicht verhindert werden können, sind griffige Regeln zu deren Markierung unumgänglich. Dies betrifft folgende

	Punkte in den beiden Verordnungen: - Art. 75 E-BSSV Abs. 2: Keine an Fussgängerbereiche grenzenden Ketten oder Seile
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	Antrag auf Präzisierung von Absatz 2: 2 Für kurzzeitige Sperren auf Strassen mit schwachem Verkehr können Ketten oder Seile und dergleichen verwendet werden <b>sofern sie nicht an Fussgängerflächen grenzen</b> ; sie müssen rot-weiss gestreift oder durch rote und weisse Wimpel gekennzeichnet sein. Begründung: Ketten oder Seile sind angrenzend an Fussgängerbereiche nicht ausreichend, da sie mit dem weissen Stock nicht ausreichend ertastbar sind. Insbesondere wenn sie nicht gespannt sind ist die taktile Führung nicht gewährleistet.
SZB	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 15 )</b>		
wovon	Bund:	Kantone: Übrige Stellen: 15
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, tpg, VAE, VCS, velosuisse, Wanderwege		

**4.76 Sind Sie mit Art. 76 E-BSSV einverstanden?****JA ( 56 )**

wovon Bund: Kantone: 21 Übrige Stellen: 35

AG, AR, BE, BS, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI UR, VD, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilant.org, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs

**JA mit Bemerkung ( 4 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 2

BL	Da Leiteinrichtungen feste Hindernisse etc. kennzeichnen, fragt sich, ob die entsprechenden Bestimmungen im Kapitel betreffend temporäre Massnahmen bei Baustellen und zeitweiligen Sperrungen richtig eingeordnet sind (die Frage stellt sich auch wegen anderer Zuständigkeit/Verfahren). Sollte nicht besser ein <i>Kapitel 9 "Leiteinrichtungen"</i> (mit dem Inhalt von Artikel 76 E-BSSV) sowie ein <i>Kapitel 10 "Baustellen, Schranken"</i> (mit dem Inhalt der Artikel 73 bis 75 E-BSSV) geschaffen werden?
----	--

VS Dans la version allemande : Abs. 2: "Ist nach "erkennbar" streichen

bfu Zu Art. 76 Abs. 1 E-BSSV:  
Vergleichen Sie hierzu unseren Kommentar zu Art. 173 E-StBV.Public Health Zu Art. 76 Abs. 1 E-BSSV:  
Vergleichen Sie hierzu unseren Kommentar zu Art. 173 E-StBV.**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 3 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 2

JU Ne convient pas car il n'y a pas de précision sur les distances par rapport à la chaussée

BUL zu Ziff. 2: Druckfehler. ein „ist“ zuviel.

SIK zu Ziff. 2: Druckfehler. ein „ist“ zuviel.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 18 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 17

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, tpg, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

#### 4.77 Sind Sie mit Art. 77 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 22 )

wovon Bund: Kantone: 8 Übrige Stellen: 14

GE, GL, GR, JU, SG, SO, VS, ZH  
 Kapo AG, Kapo TG, Kapo TI, Kapo ZH, Stapo Winterthur  
 bfu, BUL, COCRBT, FREC, Public Health, SIK, SP, SVSAA, Wanderwege

##### JA mit Bemerkung ( 9 )

wovon Bund: Kantone: 6 Übrige Stellen: 3

NE	<p>Al. 2, lettre j : À supprimer ; la vitesse maximale 50 doit aussi faire l'objet d'une décision au même titre que l'entrée de localité.</p> <p>Al. 5 : <b>À supprimer.</b> C'est la porte ouverte à tous les abus, alors qu'il est possible d'adresser une requête auprès de l'autorité compétente.</p>
NW	<p>Grundsätzlich ja, ausser Abs. 5 = überflüssig: Was heisst Personen mit besonders schutzwürdigem Interesse in Bezug auf nicht verfügte Signale? Wir gehen davon aus, dass die Behörde, wie bis anhin fähig ist und die Signale gemäss Gesetzgebung verfügt und anbringen wird, sonst sind unnötige und aufwändige Verfahren vorprogrammiert.</p> <p>Markierungen müssen aus unserer Sicht nicht verfügt und veröffentlicht werden. (siehe auch Bemerkung 2.10 Allgemeine Fragen).</p>
SZ	<p>Absatz 1: Vorbehalt gegenüber der zukünftig nötigen Verfügung betreffend Lichtsignale. Zur Erstellung einer Lichtsignalanlage wird immer eine Baubewilligung benötigt. Das Öffentlichkeitsprinzip ist somit genügend abgegolten.</p> <p><u>Antrag:</u> Lichtsignale ist ersatzlos aus dem Absatz 1 zu streichen.</p> <p>Absatz 2: Der bisher bestehende Buchstabe m, "Lichtsignale" ist gemäss den Ausführungen Absatz 1 wieder in den Artikel 77, Absatz 2, aufzunehmen.</p> <p>Falls die Bestimmung betreffend der neuen Bedeutung der Ortschaftstafeln (Beginn der Höchstgeschwindigkeit 50 km/h innerorts) zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt wird, muss der Buchstabe j mit der Ortsbeginn Tafel ergänzt werden.</p> <p>Absatz 3: Die Ausdehnung des Zeitraums von 60 Tagen auf 1 Jahr wird begrüsst. Der Verwaltungsaufwand kann minimiert werden.</p> <p>Absatz 5: Die Möglichkeit gegen Markierungen und nicht zu Verfügung stehende Signale nachträglich eine Verfügung zu erwirken führt zu grossem, zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Unzählige Beschwerden und somit Rechtsstreitigkeiten wären die Folge. Zudem ist unklar, welche Personen ein besonders schutzwürdiges Interesse haben?</p> <p><u>Antrag:</u> Absatz 5 ist ersatzlos zu streichen.</p>
TG	<p>Ergänzungsvorschlag: Das Anbringen der Markierung muss weder verfügt noch veröffentlicht werden. Dies wird erst in Abs. 5 etwas verschlüsselt erwähnt.</p>
VD	<p>Il serait peut-être utile de rappeler les voies de droit comme c'est le cas à l'actuel art 107 (cf.2.10)</p>
vif LU	<p>1 Das Verfügen einer Lichtsignalanlage ist aus unserer Sicht nicht sinnvoll? Diese Anlagen durchlaufen ein Auflage - Verfahren nach dem Bau- und Planungsrecht, bei dem sich der Bürger äussern kann. Die demokratischen Rechte bleiben gewahrt.</p> <p>Der Entzug der aufschiebenden Wirkung ist nicht sinnvoll, wenn eine Lichtsignalanlage allenfalls wieder abgebaut und eine andere Lösung gesucht werden muss.</p> <p>3a Die Zeitdauer sollte verlängert werden. 15 oder 20 Tage wären aus unserer Sicht sinnvoll.</p> <p>4 Für eine Anordnung von 60 Tagen sollte keine Voraussetzung (... vor der Veröffentlichung ...) aufgeführt werden</p> <p>Was fehlt sind Anordnungen bis 60 Tage, ohne dass eine Veröffentlichung folgt. Wenn eine Massnahme der Polizei länger geht, müsste diese ja verfügt und publiziert werden. Da diese Massnahmen in der Regel weniger lang als 60 Tage gehen, ist die Massnahme bereits vor einer möglichen Publikation wieder hinfällig. Deshalb ist es wichtig, dass die Behörde (wie bereits heute in der Praxis angewandt) Anordnungen bis 60 Tage erlassen kann.</p>
Tiefbauamt NW	<p>wie Kapo NW</p>
Kapo	<p>Grundsätzlich ja, ausser Abs. 5 = überflüssig: Was heisst Personen mit besonders schutz-</p>

NW	würdigem Interesse in Bezug auf nicht verfügte Signale? Wir gehen davon aus, dass die Behörde, wie bis anhin fähig ist und die Signale gemäss Gesetzgebung verfügt und anbringen wird, sonst sind unnötige und aufwändige Verfahren vorprogrammiert. Markierungen müssen aus unserer Sicht nicht verfügt und veröffentlicht werden. (siehe auch Bemerkung 2.10 Allgemeine Fragen).
ACS	Der ACS begrüsst die Publikations- und Verfügungspflicht. Es stellt sich uns allerdings die Frage, ob die Pflicht nicht auch auf Markierungen "mit Vorschriftencharakter ausgedehnt werden müsste.

<b>NEIN ( )</b>			
wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

<b>NEIN mit Bemerkung ( 35 )</b>			
wovon	Bund:	Kantone: 11	Übrige Stellen: 24
AG	<p>Lichtsignalanlagen als solche sind nicht zu verfügen, sie regeln eine rein zeitlich notwendige Abfolge des Verkehrsablaufs zur optimalen Verkehrsabwicklung. Es wäre unhaltbar, wenn die vorgesehene Verkehrsmanagementstrategie durch Verfahren gegen LSA blockiert und verhindert würde.</p> <p>Das Vortrittsregime bei ausgeschalteter Anlage ist mit den normalen Signalen zu verfügen. Die Beschreibung nach SSV 107 ist zu belassen.</p> <p><b>Abs. 4</b> Wir gehen davon aus, dass das Aufstellen von Signalen, welche um der Verkehrssicherheit willen sofort angeordnet werden, gestützt auf die vorliegende Bestimmung erfolgt. Frage: Falls eine solche Verkehrsanordnung weniger als 60 Tage dauert, muss sie dann trotzdem publiziert werden? <u>Antrag:</u> Nochmalige Überprüfung</p> <p><b>Abs. 5</b> Richtigerweise wird geregelt, dass bei Signalen, deren Anordnung nicht verfügt wurde, von Personen mit besonders schutzwürdigem Interesse verlangt werden kann, dass nachträglich eine Verfügung erlassen wird. Es fehlen aber die weiteren Schritte. Frage: Was gilt, wenn anschliessend eine solche Verfügung im Rahmen eines Rechtsmittelverfahrens aufgehoben wird? Gilt dann die Signalisation ex tunc oder ex nunc nicht mehr? Fallen straf- und administrativmassnahmerechtliche Vorwürfe wegen Missachtung der Signalisation weg? Gegen alle Personen oder nur gegen diejenigen, welche die Überprüfung der Signalisation erwirkt haben? <u>Antrag:</u> Nochmalige Überprüfung</p>		
AR	<p><b>Absatz 1:</b> Verfügungs- und Publikationspflicht nicht ausweiten sondern eindämmen. Wenn eine LSA gebaut werden muss, dann sollen nicht Einzelne das Verfahren hinauszögern können.</p> <p><b>Abs. 3 lit. a:</b> Kann neu jeder Strasseneigentümer vorübergehende Verkehrsanordnungen vornehmen und ist dabei nicht verpflichtet, dies der zuständigen Behörde zu melden? Das kann nicht sein und steht im Widerspruch zu Art. 74. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Verkehrsführung muss die Meldepflicht an die zuständige Behörde gewährleistet bleiben. Die gewählte Formulierung lässt zu viel Spielraum offen.</p> <p><b>Abs. 3 lit. b:</b> Die vorgesehene Länge von einem Jahr ist zu lang und dient nicht der Transparenz gegenüber den Betroffenen.</p> <p><b>Absatz 5:</b> der Gummibegriff der besonderen Schutzwürdigkeit öffnet dem JEKAMI Tür und Tor. Das Thema Schulwegsicherheit zeigt beispielhaft, dass solche unklaren Definitionen zu endlosen Diskussionen und Rechtsstreitereien führen werden. Es werden lauter kantonale Regelungen kreiert werden. Auf solcherart Regelungen ist zu verzichten.</p>		
BE	<p><b>Abs. 1:</b> Wenn Lichtsignale neu verfügt werden müssen, bedeutet dies, dass Änderungen an bestehenden Lichtsignalanlagen (Phasenabläufe, Signalgeber, etc.) ebenfalls verfügt werden müssen. Diese Verfügungspflicht steht in keinem Verhältnis zum Nutzen. Im Weiteren ist absolut unklar, was genau verfügt werden muss; eine LSA besteht aus unzähligen Vorgängen wie Dauer Rotphase, Übergangszeit von Gelb auf Rot, Dauer Grünphase, Phasenablauf, Verkehrserfassung, Signalgeber, Bevorzugung ÖV, Verkehrsdosierung, etc.) Die Gewährung des rechtlichen Gehörs wird in keiner Weise missachtet, handelt es sich doch bei Lichtsignalen nicht eigentlich um Vorschriftssignale, sondern um elektronische Anlagen, welche verkehrsregelnde Polizisten auf Kreuzungen ersetzen. <b>Antrag:</b> Auf die Verfügungspflicht für Lichtsignale verzichten.</p>		

	<p>Durch das Verschieben einiger Hinweissignale zu den Vorschriftssignalen ergeben sich durch die Verfügungspflicht für Vorschriftssignale unglaubliche Situationen. Ortsbeginn- und Ortsendetafeln müssen neu verfügt werden, obwohl sie die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts beinhalten (ausgenommen bleiben jedoch gemäss Art. 77 Abs. 2 E-BSSV u.a. die Signale „Höchstgeschwindigkeit 50 generell“ während der Übergangsfrist). Diese Verfügungspflicht ist als reine Disziplinierung der Behörden zu verstehen, und kann so nicht akzeptiert werden.</p> <p>Auch die neue Verfügungspflicht für die Signale D.07, D.09, D.10-D.13 und D.16, welche reine Hinweise für die Verkehrsteilnehmer darstellen, ist nicht nachvollziehbar. Hier wird lediglich ein Riesenaufwand für die Behörden ohne Mehrwert generiert.</p> <p><b>Antrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ortsbeginn- und Ortsendetafeln durch Aufführen in Art. 77 Abs. 2 E-BSSV von der Verfügungspflicht ausnehmen (sinngemässe Beibehaltung von Art. 77 Abs. 2 Bst. j im Entwurf zur separaten Änderungsverordnung);</li> <li>- Die Signale D.07, D.09, D.10-D.13 und D.16 von der Verfügungspflicht ausnehmen (evtl. in der Gruppe „Hinweissignale“ belassen).</li> </ul> <p>Abs. 3: Diese Neuregelung entspricht einem seit längerer Zeit viel diskutierten Bedürfnis.</p> <p>Abs. 5: Nach Art. 77 Abs. 1 E-BSSV müssen örtliche Verkehrsanordnungen, die durch Vorschriftssignale oder durch Lichtsignale angezeigt werden, durch die Behörde verfügt und publiziert werden. Die Massnahme darf erst signalisiert werden, wenn die Verfügung vollstreckbar ist. Dies bedeutet auch, dass eine allfällige Beschwerde aufschiebende Wirkung hat.</p> <p>In dem Augenblick, in welchem eine Markierung „nachverfügt“ werden muss, widerspricht der vorerwähnte Abs. 1 der Aussage von Abs. 5.</p> <p>Muss eine bereits applizierte Markierung „nachverfügt“ werden, bedeutet dies, dass die Markierung vor der Verfügung aufgrund von Abs. 1 entfernt werden muss und erst wieder angebracht werden darf, wenn die Verfügung vollstreckbar geworden ist.</p> <p>Mit dieser Neuregelung ist es auch möglich, eine Verfügung für Markierungen zu verlangen, die keine Vorschriften beinhalten wie Führungslinien, Vorankündigung der Wartelinie, etc. Der Aufwand für die Behörden steigt auch hier ohne Mehrwert ins Unermessliche.</p> <p><b>Antrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verzicht auf die „Nachverfügungspflicht“ für Markierungen.</li> <li>- Im Falle der Einführung der „Nachverfügungspflicht“ diese Pflicht auf Markierungen mit Verbotcharakter beschränken. In diesem Fall müsste Abs. 1 ergänzt werden mit „Vorbehalten bleibt Abs. 5“. Zudem müsste Abs. 5 ergänzt werden mit „... Markierungen mit Verbotcharakter...“ und „Eine allfällige Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung“.</li> </ul>
BL	<p><u>Absatz 1:</u> Die Formulierung "Lichtsignale" muss präzisiert werden. Lichtsignale sollten nicht veröffentlicht werden müssen.</p> <p><u>Absatz 2:</u> Das Anbringen folgender Signale muss weder verfügt noch veröffentlicht werden: <i>1. Lichtsignale</i></p> <p><u>Absatz 3:</u> In Buchstabe b sollte sich die Zeitdauer von 1 Jahr nicht auf die Bauarbeiten an sich, sondern auf die Dauer der erforderlichen Anordnung beziehen.</p> <p><u>Absatz 5 letzter Satz:</u> Bei Baustellen macht eine nachträgliche Verfügung, insbesondere wenn die Bauarbeiten schon im Gange sind, nicht bloss wenig Sinn, sondern kann zu Sicherheitsproblemen führen, wenn einzelne Verkehrsanordnungen aus rechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden dürfen. Daher müsste der letzte Satz beispielsweise folgendermassen ergänzt werden: "... ausser für Signale nach Absatz 2 <b>und für Anordnungen nach Absatz 3</b>".</p>
BS	<p>Lichtsignale gehören gemäss Art. 2 Abs. 9 E-StBV zur Verkehrsregelung wie auch die Polizei oder andere berechnigte Personen. Bei letzteren ist es offensichtlich, dass es sinnlos ist, diese durch die Behörde zu verfügen und zu veröffentlichen. Alle drei regeln den Verkehr, indem sie ihn zeitweilig frei geben und zeitweilig sperren. Wie lange und wie oft diese Zeiten vorkommen, kann im Voraus nicht genau bestimmt werden. Bei einer Veröffentlichung von Lichtsignalen, kann somit nicht definiert werden, wie gross die Einschränkungen für den Fahrverkehr sein werden. Bei langen Grünzeiten bestehen keine bis wenige Einschränkungen. Es besteht somit die Gefahr, dass Einsprachen gemacht werden, mit dem Ziel, eine bestimmte Grünzeit zu erlangen. Da dies ebenso sinnlos ist, wie einem Polizisten vorzuschreiben, wie lange er einen Verkehrsstrom sperren darf, ist von einer Veröffentlichung der Lichtsignale abzusehen und die bisherige Praxis beizubehalten. Die Lichtsignale sind daher aus diesem Artikel ersatzlos zu streichen.</p> <p>Im Übrigen stellen wir uns die Frage weshalb von Personen mit „besonders schutzwürdigem Interesse“ die Rede ist, bzw. wer darunter zu verstehen ist. Diesbezüglich wäre es sinnvoll eine nichtabschliessende Aufzählung von solchen Personen aufzuführen.</p>
LU	<p>Die Pflicht nach Abs. 1, wonach auch eine Lichtsignalanlage zu verfügen ist, kann ein Bauvorhaben in grossen Verzug bringen. Für diese Anlagen wird in der Regel ein Baubewilligungsverfahren durchgeführt, wogegen Rechtsmittel ergriffen werden können.</p>

	<p>Auf eine Verfügungspflicht ist deshalb zu verzichten.</p> <p>Die zeitliche Beschränkung in Abs. 3a sollte auf 20 Tage verlängert werden. Diese Frist tangiert in der Regel noch keine besonderen Rechtsschutzinteressen. Die Verlängerungsmöglichkeit auf 1 Jahr macht hingegen Sinn und erleichtert die Durchsetzung der Verkehrsvorschriften.</p>
OW	<p>Abs. 5</p> <p>Diese Bestimmung stellt keinesfalls eine Vereinfachung dar, sondern würde komplizierte und aufwändige Verfahren mit sich ziehen. Zudem würde die Bestimmung sogar für temporäre Anordnungen gelten. Es kann nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, dass sich die Behörde überlegen müsste, ob sie nicht auch jene Anordnung, die nicht verfügt werden müssten, freiwillig vor deren Anbringung verfügen und veröffentlichen wolle. Solche Verfahrensabläufe wären sehr aufwendig und schlussendlich unrealistisch.</p>
SH	<p>Abs. 3 lit. a.: Es kann nicht sein, dass Anordnungen bis 8 Tage von jedermann vorgenommen werden können, ohne dass die zuständige Behördeinstanz darüber informiert ist.</p>
TI	<p>i segnali luminosi, essendo segnali di pericolo, non devono essere pubblicati</p>
UR	<p>Aus unserer Sicht wird das Prozedere hier verkompliziert. Vorab der letzte Absatz überlässt es den Behörden, ob sie nicht auch jene Anordnungen, die an und für sich nicht verfügt werden müssten, freiwillig vor deren Anbringung verfügen und veröffentlichen wollen, damit dadurch einer allfälligen Anfechtung zum Vornherein entgegengewirkt werden könnte.</p>
ZG	<p>Zu Abs. 5: Diese Bestimmung begründet neu das Recht, bei allen Verkehrsanordnungen, die nicht verfügt worden sind, jederzeit eine zu veröffentlichende Verfügung verlangen zu können. Dies wäre auch bei zeitlich befristeten Anordnungen zulässig. Eine solche Regelung steht im Widerspruch zu einem der Hauptanliegen der vorliegenden Revision, nämlich der Straffung und Vereinfachung der Verfahren. Zudem kann es - entgegen den Erläuterungen zu Abs. 5 - nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, "wenn sich die Behörde in Zukunft überlegen müsste, ob sie nicht auch jene Anordnungen, die nach den vorangehenden Absätzen nicht verfügt werden müssten, freiwillig vor deren Anbringung verfügen und veröffentlichen wolle, um einer nachträglichen Anfechtung zu entgehen" (siehe Erläuterungen zur E-BSSV zu Art. 77, S. 21). Es ist Sache des Gesetzgebers, verbindlich festzulegen, welche Anordnungen verfügt und publiziert werden müssen und welche nicht.</p> <p><b>Antrag:</b> Abs. 5 ist ersatzlos zu streichen.</p>
KSPD	<p>Abs. 3, Bst. a: Kann neu jeder Strasseneigentümer vorübergehende Verkehrsanordnungen vornehmen und ist dabei nicht verpflichtet, dies der zuständigen Behörde zu melden? Das kann nicht sein und steht im Widerspruch zu Art. 74. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Verkehrsführung muss die Meldepflicht an die zuständige Behörde gewährleistet bleiben. Die gewählte Formulierung lässt zu viel Spielraum offen.</p> <p>Abs. 3, Bst. b: Die vorgesehene Länge von einem Jahr ist zu lang und dient nicht der Transparenz gegenüber den Betroffenen.</p>
Stadt Bern	<p>Zu Abs. 1; Die Stadt Bern lehnt das Verfügen von Lichtsignalanlagen etc. ab. Eine LSA besteht nur zu einem kleinen Teil aus den physisch vorhandenen Anlagenteilen. Die LSA-Steuerung als Kern der LSA betrifft die Verkehrsteilnehmenden am stärksten, sie ist aber als funktionaler Bestandteil kaum zu verfügen. Im Betrieb wird eine Steuerung fortlaufend optimiert und hat keinen statischen Zustand. Wie müsste mit Softwareänderungen umgegangen werden?</p> <p>Zu Abs. 5; Hier wird die Markierung für den fahrenden Verkehr (für den ruhenden Verkehr gilt die bisherige Regelung) angesprochen. Eine vollständige Verfügung (ist auch eine Zustimmung beim Kanton erforderlich?) hätte für eine Stadt wie Bern sehr grossen Aufwand im administrativen Bereich zur Folge. Wird an einem Projekt u. U. auch nach kurzer Zeit, eine markierungstechnische Anpassung vorgenommen, müsste der alte Plan aufgehoben und anschliessend ein neuer Plan aufgelegt werden.</p> <p><u>Die Stadt Bern verlangt das Löschen des Passus, wonach auch Markierungen für den fahrenden Verkehr verfügt werden müssen.</u></p>
Kapo AI	<p>Abs. 3, Bst. a: Kann neu jeder Strasseneigentümer vorübergehende Verkehrsanordnungen vornehmen und ist dabei nicht verpflichtet, dies der zuständigen Behörde zu melden? Das kann nicht sein und steht im Widerspruch zu Art. 74. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Verkehrsführung muss die Meldepflicht an die zuständige Behörde gewährleistet bleiben. Die gewählte Formulierung lässt zu viel Spielraum offen.</p> <p>Abs. 3, Bst. b: Die vorgesehene Länge von einem Jahr ist zu lang und dient nicht der Transparenz gegenüber den Betroffenen.</p>
Kapo AR	<p>Abs. 3, Bst. a: Kann neu jeder Strasseneigentümer vorübergehende Verkehrsanordnungen vornehmen und ist dabei nicht verpflichtet, dies der zuständigen Behörde zu melden? Das kann nicht sein und steht im Widerspruch zu Art. 74. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Verkehrsführung muss die Meldepflicht an die zuständige Behörde gewährleistet bleiben. Die gewählte Formulierung lässt zu viel Spielraum offen.</p>

	<p>Abs. 3, Bst. b: Die vorgesehene Länge von einem Jahr ist zu lang und dient nicht der Transparenz gegenüber den Betroffenen.</p>
Kapo BE	<p>Abs. 1: Wenn Lichtsignale neu verfügt werden müssen, bedeutet dies, dass Änderungen an bestehenden Lichtsignalanlagen (Phasenabläufe, Signalgeber, etc.) ebenfalls verfügt werden müssen. Diese Verfügungspflicht steht in keinem Verhältnis zum Nutzen. Im Weiteren ist absolut unklar, was genau verfügt werden muss; eine LSA besteht aus unzähligen Vorgängen wie Dauer Rotphase, Übergangszeit von Gelb auf Rot, Dauer Grünphase, Phasenablauf, Verkehrserfassung, Signalgeber, Bevorzugung öV, Verkehrsdosierung, etc.) Die Gewährung des rechtlichen Gehörs wird in keiner Weise missachtet, handelt es sich doch bei Lichtsignalen nicht eigentlich um Vorschriftssignale, sondern um elektronische Anlagen, welche verkehrsregelnde Polizisten auf Kreuzungen ersetzen.</p> <p><b>Antrag:</b> Auf die Verfügungspflicht für Lichtsignale verzichten.</p> <p>Durch das Verschieben einiger Hinweissignale zu den Vorschriftssignalen ergeben sich durch die Verfügungspflicht für Vorschriftssignale unglaubliche Situationen. Ortsbeginn- und Ortsendetafeln müssen neu verfügt werden, obwohl sie die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts beinhalten (ausgenommen bleiben jedoch gemäss Art. 77 Abs. 2 E-BSSV u.a. die Signale „Höchstgeschwindigkeit 50 generell“ während der Übergangsfrist). Diese Verfügungspflicht ist als reine Disziplinierung der Behörden zu verstehen, und kann so nicht akzeptiert werden.</p> <p>Auch die neue Verfügungspflicht für die Signale D.07, D.09, D.10-D.13 und D.16, welche reine Hinweise für die Verkehrsteilnehmer darstellen, ist nicht nachvollziehbar. Hier wird lediglich ein Riesenaufwand für die Behörden ohne Mehrwert generiert.</p> <p><b>Antrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ortsbeginn- und Ortsendetafeln durch Aufführen in Art. 77 Abs. 2 E-BSSV von der Verfügungspflicht ausnehmen (sinngemässe Beibehaltung von Art. 77 Abs. 2 Bst. j im Entwurf separaten Änderungsverordnung);</li> <li>- Die Signale D.07, D.09, D.10-D.13 und D.16 von der Verfügungspflicht ausnehmen (evtl. in der Gruppe „Hinweissignale“ belassen).</li> </ul> <p>Abs. 3: Diese Neuregelung entspricht einem seit längerer Zeit viel diskutierten Bedürfnis.</p> <p>Abs. 5: Nach Art. 77 Abs. 1 E-BSSV müssen örtliche Verkehrsanordnungen, die durch Vorschriftssignale oder durch Lichtsignale angezeigt werden, durch die Behörde verfügt und publiziert werden. Die Massnahme darf erst signalisiert werden, wenn die Verfügung vollstreckbar ist. Dies bedeutet auch, dass eine allfällige Beschwerde aufschiebende Wirkung hat.</p> <p>In dem Augenblick, in welchem eine Markierung „nachverfügt“ werden muss, widerspricht der vorerwähnte Abs. 1 der Aussage von Abs. 5.</p> <p>Muss eine bereits applizierte Markierung „nachverfügt“ werden, bedeutet dies, dass die Markierung vor der Verfügung aufgrund von Abs. 1 entfernt werden muss und erst wieder angebracht werden darf, wenn die Verfügung vollstreckbar geworden ist.</p> <p>Mit dieser Neuregelung ist es auch möglich, eine Verfügung für Markierungen zu verlangen, die keine Vorschriften beinhalten wie Führungslinien, Vorankündigung der Wartelinie, etc. Der Aufwand für die Behörden steigt auch hier ohne Mehrwert ins Unermessliche.</p> <p><b>Antrag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verzicht auf die „Nachverfügungspflicht“ für Markierungen.</li> <li>- Im Falle der Einführung der „Nachverfügungspflicht“ diese Pflicht auf Markierungen mit Verbotscharakter beschränken. In diesem Fall müsste Abs. 1 ergänzt werden mit „Vorbehalten bleibt Abs. 5“. Zudem müsste Abs. 5 ergänzt werden mit „... Markierungen mit Verbotscharakter ...“ und „Eine allfällige Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung“.</li> </ul>
Kapo BL	<p>Art. 1, die Formulierung Lichtsignale muss präzisiert werden. Lichtsignale sollten nicht veröffentlicht werden müssen.</p> <p>Art. 2, Das Anbringen folgender Signale muss weder verfügt noch veröffentlicht werden.</p> <p>I. Lichtsignale</p>
Kapo BS	<p>Lichtsignale gehören gemäss Art. 2 Abs. 9 E-StBV zur Verkehrsregelung wie auch die Polizei oder andere berechnigte Personen. Bei letzteren ist es offensichtlich, dass es sinnlos ist, diese durch die Behörde zu verfügen und zu veröffentlichen. Alle drei regeln den Verkehr, indem sie ihn zeitweilig frei geben und zeitweilig sperren. Wie lange und wie oft diese Zeiten vorkommen, kann im Voraus nicht genau bestimmt werden. Bei einer Veröf-</p>

	<p>Entfernung von Lichtsignalen, kann somit nicht definiert werden, wie gross die Einschränkungen für den Fahrverkehr sein werden. Bei langen Grünzeiten bestehen keine bis wenige Einschränkungen. Es besteht somit die Gefahr, dass Einsparungen gemacht werden, mit dem Ziel, eine bestimmte Grünzeit zu erlangen. Da dies ebenso sinnlos ist, wie einem Polizisten vorzuschreiben, wie lange er einen Verkehrsstrom sperren darf, ist von einer Veröffentlichung der Lichtsignale abzusehen und die bisherige Praxis beizubehalten. Die Lichtsignale sind daher aus diesem Artikel ersatzlos zu streichen.</p> <p>Im Übrigen stellen wir uns die Frage weshalb von Personen mit „besonders schutzwürdigem Interesse“ die Rede ist, bzw. wer darunter zu verstehen ist. Diesbezüglich wäre es sinnvoll eine nichtabschliessende Aufzählung von solchen Personen aufzuführen.</p>
Kapo GR	<p>Abs. 3 lit. a: Kann jeder Strasseneigentümer Verkehrsanordnungen vornehmen, ohne dies der zuständigen Behörde zu melden?</p> <p>Abs. 5: Ist gänzlich zu streichen.</p>
Kapo OW	<p>Abs. 5</p> <p>Diese Bestimmung stellt keinesfalls eine Vereinfachung dar, sondern würde komplizierte und aufwändige Verfahren mit sich ziehen. Zudem würde die Bestimmung sogar für temporäre Anordnungen gelten. Es kann nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, dass sich die Behörde überlegen müsste, ob sie nicht auch jene Anordnung, die nicht verfügt werden müssten, freiwillig vor deren Anbringung verfügen und veröffentlichen wolle. Solche Verfahrensabläufe wären sehr aufwendig und schlussendlich unrealistisch.</p>
Kapo SG	<p>Abs. 3, Bst. a: Kann neu jeder Strasseneigentümer vorübergehende Verkehrsanordnungen vornehmen und ist dabei nicht verpflichtet, dies der zuständigen Behörde zu melden? Das kann nicht sein und steht im Widerspruch zu Art. 74. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Verkehrsführung muss die Meldepflicht an die zuständige Behörde gewährleistet bleiben. Die gewählte Formulierung lässt zu viel Spielraum offen.</p> <p>Abs. 3, Bst. b: Die vorgesehene Länge von einem Jahr ist zu lang und dient nicht der Transparenz gegenüber den Betroffenen.</p> <p>Abs. 4: Löst dieser Absatz die aufschiebende Wirkung ab?</p>
Kapo SH	<p>Abs. 3 lit. a.: Es kann nicht sein, dass Anordnungen bis 8 Tage von jedermann vorgenommen werden können, ohne dass die zuständige Behördeninstanz darüber informiert ist.</p>
Kapo SO	<p>Schon heute müssen etliche Baustellen anders signalisiert werden, weil Bestimmungen nicht eingehalten werden.</p> <p>Die Neuformulierung erscheint uns als problematisch, da die Betroffenen sich nicht rechtzeitig auf die neue Situation einstellen können. Schätzungsweise über 95% der Baustellensignalisationen müssten nicht mehr verfügt und publiziert werden. Allenfalls könnte man eine kürzere Frist, etwa 1 Monat ins Auge fassen.</p>
Kapo UR	<p>Zu Abs. 5:</p> <p>Aus unserer Sicht wird das Prozedere hier verkompliziert. Vorab der letzte Absatz lässt aufhorchen. Es kann nicht sein, dass sich die Behörde überlegen müsste, ob sie nicht auch jene Anordnungen, die an und für sich nicht verfügt werden müssten, freiwillig vor deren Anbringung verfügen und veröffentlichen wollen, damit dadurch einer allfälligen Anfechtung zum Vorneherein entgegengewirkt werden könnte.</p>
Kapo ZG	<p>Zu Abs. 5: Diese Bestimmung stellt keinesfalls eine Vereinfachung dar, sondern würde komplizierte und aufwändige Verfahren mit sich ziehen. Zudem würde die Bestimmung sogar für temporäre Anordnungen gelten! Und es kann nicht Sinn des Gesetzgebers sein, dass sich die Behörde überlegen müsste, ob sie nicht auch jene Anordnungen, die nicht verfügt werden müssten, <b>freiwillig</b> vor deren Anbringung verfügen und veröffentlichen wolle, um einer <b>nachtäglichen Anfechtung</b> zu entgehen. Solche Verfahrensabläufe wären sehr aufwendig und schlussendlich unrealistisch, weshalb sie abzulehnen sind.</p>
Stapo Chur	<p>Abs. 3, Bst. a: Kann neu jeder Strasseneigentümer vorübergehende Verkehrsanordnungen vornehmen und ist dabei nicht verpflichtet, dies der zuständigen Behörde zu melden? Das kann nicht sein und steht im Widerspruch zu Art. 74. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Verkehrsführung muss die Meldepflicht an die zuständige Behörde gewähr-</p>

	<p>leistet bleiben. Die gewählte Formulierung lässt zu viel Spielraum offen.</p> <p>Abs. 3, Bst. b: Die vorgesehene Länge von einem Jahr ist zu lang und dient nicht der Transparenz gegenüber den Betroffenen.</p>
Stapo St. Gallen	<p>Abs. 3, Bst. a: Kann neu jeder Strasseneigentümer vorübergehende Verkehrsordnungen vornehmen und ist dabei nicht verpflichtet, dies der zuständigen Behörde zu melden? Das kann nicht sein und steht im Widerspruch zu Art. 74. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Verkehrsführung muss die Meldepflicht an die zuständige Behörde gewährleistet bleiben. Die gewählte Formulierung lässt zu viel Spielraum offen.</p> <p>Abs. 3, Bst. b: Die vorgesehene Länge von einem Jahr ist zu lang und dient nicht der Transparenz gegenüber den Betroffenen.</p>
Stapo Zürich	<p>Eine Publikationspflicht für LSA ist u.E. nicht sinnvoll. Zunächst stellt sich die rein praktische Frage, wie und was für Informationen zu den LSA ausgeschrieben werden sollen, zumal es ja nicht die Meinung sein kann, den Bürger mit detaillierten und hochtechnischen Angaben zu überfordern. Ein dadurch bedingter Mehrwert für die Bürger ist jedenfalls nicht erkennbar, während sich der Arbeitsaufwand und die Publikationskosten für die Behörden angesichts der grossen Anzahl von LSA in Städten wie Zürich in erheblichem Ausmass erhöhen würden. Darüber hinaus gilt es zu berücksichtigen, dass LSA (neben der Verkehrssicherheit) der optimalen Ausschöpfung der vorhandenen Strassenkapazitäten dienen. In der Stadt Zürich werden daher die einzelnen Verkehrsbeziehungen an einer Kreuzung variabel gesteuert und die jeweiligen Grünphasen der aktuellen, mittels Sensoren gemessenen Nachfrage angepasst (sog. adaptive Verkehrsnetzsteuerung). Während diese Steuerungsflexibilität für ein funktionierendes Verkehrsmanagement im gesättigten Verkehrssystem der Stadt Zürich unerlässlich ist, eignet sie sich wenig bis gar nicht zur Publikation. Eine Publikationspflicht erscheint aber auch aus juristischen Überlegungen fraglich. So kann man angesichts der geltenden Legitimationspraxis durchaus berechnete Zweifel haben, ob die Gerichte überhaupt einmal materiell auf die Anfechtung einer LSA eintreten würden (vgl. Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, RENÉ SCHAFFHAUSER, Instanzenzug und Beschwerdelegitimation bei Verkehrsordnungen nach Art. 3 SVG, Rz. 34). Die Publikationspflicht für LSA könnte somit von Anfang an eine Totgeburt sein.</p>
FMS	wie strasseschweiz
Mobil-tant.org	<p>Alinéa 2 j. « <del>Vitesse maximale 50, limite générale</del> » (B.27)</p> <p>Il faut maintenir la possibilité de faire recours contre cette décision.</p>
Städteverband	<p>Die Bestimmung wird in der internen Vernehmlassung mehrheitlich abgelehnt. <b>Dies mit der Begründung, dass eine Publikationspflicht für LSA weder sinnvoll noch anwendbar ist.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zunächst stellt sich die rein praktische Frage, wie und was für Informationen zu den LSA ausgeschrieben werden sollen, zumal es ja nicht die Meinung sein kann, den Bürger mit detaillierten und hochtechnischen Angaben zu überfordern. Ein dadurch bedingter Mehrwert für die Bürger ist jedenfalls nicht erkennbar, während sich der Arbeitsaufwand und die Publikationskosten für die Behörden angesichts der grossen Anzahl von LSA in vielen Städten in erheblichem Ausmass erhöhen würden.</li> <li>- Darüber hinaus gilt es zu berücksichtigen, dass LSA (neben der Verkehrssicherheit) der optimalen Ausschöpfung der vorhandenen Strassenkapazitäten dienen. In gewissen Städten werden daher die einzelnen Verkehrsbeziehungen an einer Kreuzung variabel gesteuert und die jeweiligen Grünphasen der aktuellen, mittels Sensoren gemessenen Nachfrage angepasst (sog. adaptive Verkehrsnetzsteuerung). Während diese Steuerungsflexibilität für ein funktionierendes Verkehrsmanagement in gesättigten Verkehrssystemen unerlässlich ist, eignet sie sich wenig bis gar nicht zur Publikation.</li> <li>- Eine Publikationspflicht erscheint aber auch aus juristischen Überlegungen fraglich. So kann man angesichts der geltenden Legitimationspraxis durchaus berechnete Zweifel haben, ob die Gerichte überhaupt einmal materiell auf die Anfechtung einer LSA eintre-</li> </ul>

	<p>ten würden (vgl. Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, RENÉ SCHAFFHAUSER, Instanzenzug und Beschwerdelegitimation bei Verkehrsanordnungen nach Art. 3 SVG, Rz. 34). Die Publikationspflicht für LSA könnte somit von Anfang an eine Totgeburt sein. Zu Abs. 5: Hier wird die Markierung für den fahrenden Verkehr (für den ruhenden Verkehr gilt die bisherige Regelung) angesprochen. Eine vollständige Verfügung (ist auch eine Zustimmung beim Kanton erforderlich?) hätte für die Städte sehr grossen Aufwand im administrativen Bereich zur Folge. Wird an einem Projekt u. U. auch nach kurzer Zeit, eine markierungstechnische Anpassung vorgenommen, müsste der alte Plan aufgehoben und anschliessend ein neuer Plan aufgelegt werden. Auf den Passus, wonach auch Markierungen für den fahrenden Verkehr verfügt werden müssen, ist deshalb zu verzichten.</p>
strasse schweiz	Wir verweisen auf die detraillierte Begründung des Touring Club Schweiz (TCS), eine unserer Trägerorganisationen.
tcs	<p><b>a)</b> Indéniablement, la proposition va dans le bon sens. Le TCS salue tout particulièrement l'obligation de passer par une décision pour l'installation de signaux lumineux, ainsi que la teneur de l'alinéa 5, qui devrait inciter les autorités à la retenue, respectivement à privilégier la procédure de décision et de publication en cas de doute.</p> <p><b>b)</b> La procédure de décision/publication reste toutefois limitée aux signaux de prescription et aux signaux lumineux (art. 77 al. 1 OSRO-P). Or, le TCS observe de plus en plus souvent que les autorités recourent à de simples marques, éventuellement combinées avec des aménagements ou modifications de la chaussée, pour imposer des prescriptions aux usagers. On pense ici au marquage de voies de présélection (qui peuvent être assimilables à des interdictions d'obliquer, respectivement à des sens obligatoire), au marquage de voie de bus (qui condamnent des voies pour les autres usagers), ou encore à la suppression de places de stationnement.</p> <p>Dans la même logique que celle qui a élargi le champ d'application de l'alinéa 1 aux signaux lumineux, il convient de soumettre à décision et publication les marques qui ont un caractère de prescription. Comme pour les signaux lumineux, l'autorité possède ici une grande marge de manoeuvre, qui lui permet d'imposer des prescriptions sans possibilité pour les personnes concernées de prendre position.</p> <p>Le TCS propose donc d'introduire un nouvel alinéa à la suite de l'alinéa 1, dont la teneur serait : « <i>La procédure prévue à l'alinéa 1 s'applique également lorsque l'autorité procède dans le même sens par des marques qui ont un caractère de prescription, ou qui ont une influence sur l'offre de place de stationnement.</i> »</p> <p><b>c)</b> Al. 5 : il convient de ne pas restreindre inutilement le cercle des personnes légitimées à faire recours ou à intervenir en procédure. Il ne se justifie pas d'être plus strict qu'à l'art. 48 al. 1 de la loi fédérale sur la procédure administrative, qui exige un "intérêt digne de protection", et non pas un "intérêt <i>particulièrement</i> digne d'être protégé". Le "particulièrement" doit donc être supprimé. A défaut, les possibilités de contestation nouvelles introduites par le projet risquent de rester lettre morte : on reprend d'un côté ce que l'on donne de l'autre...</p> <p><b>d)</b> En lien avec les remarques et explications sous 4.40, le texte de l'art. 77 OSRO-P doit être complété par l'alinéa suivant, à la suite de l'alinéa 5 du projet :</p> <p><sup>6</sup> <i>Si l'autorité n'établit pas le rapport de suivi des mesures selon l'art. 40 OSRO-P, ou si celui-ci est lacunaire, la procédure prévue à l'alinéa 5 s'applique par analogie. Les personnes légitimées peuvent exiger la suppression de la zone.</i></p>
SSR	Abs. 2: Höchstgewicht (Signal B21) gehörte hier auch dazu, z. B. bei öffentlich zugänglichen Decken von Einstellhallen auf privatem Grund.
Bereich SFS	Art. 77 Abs. 2 Bst. a.: Besteht hier ein Widerspruch zur SDR? Z.B. bei Durchfahrtsbeschränkungen für Tunnel müssen diese in der SDR aufgeführt sein, damit diese rechtsgültig sind. Damit sind diese doch veröffentlicht resp. durch die Behörde verfügt? Diese Frage soll bitte juristisch geklärt werden.

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )</b>		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 16
BAV sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, tpg, VAE, VCS, velosuisse, VöV		



#### 4.78 Sind Sie mit Art. 78 E-BSSV einverstanden?

##### JA ( 46 )

wovon	Bund:	Kantone: 16	Übrige Stellen: 30
AR, BL, GE, GR, OW, JU, LU, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG vif LU Kapo AI, Kapo AR, Kapo BL, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich ACS, bfu, BUL, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, Wanderwege			

##### JA mit Bemerkung ( 6 )

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 2
AG	Wir verweisen auf unsere Ausführungen unter Ziff. 4.77, 2. Teil.		
BS	Auch hier stellt sich die Frage bezüglich der Personen mit „besonders schutzwürdigem Interesse“ (vgl. Bemerkung zu Art. 77 E-BSSV).		
GL	Es ist unklar, worin sich das üblicherweise beachtliche „schutzwürdige Interesse“ an einer legitimen Anfechtung vom „ <b>besonders</b> schutzwürdigen Interesse“ unterscheiden soll.		
NE	Al. 1 : À supprimer ; c'est à l'autorité compétente d'intervenir.		
Kapo BS	Auch hier stellt sich die Frage bezüglich der Personen mit „besonders schutzwürdigem Interesse“ (vgl. Bemerkung zu Art. 77 E-BSSV).		
Städte- verband	In der internen Vernehmlassung fand die Bestimmung mehrheitlich Zustimmung. Eine Minderheit lehnt die Bestimmung ab (vgl. Bemerkung zu Art. 77, Abs. 5).		

##### NEIN ( 2 )

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 2
FMS, strasseschweiz,			

##### NEIN mit Bemerkung ( 10 )

wovon	Bund:	Kantone: 4	Übrige Stellen: 6
BE	Die neu geschaffene Möglichkeit von Art. 77 Abs. 5 E-BSSV (Anrecht auf eine behördliche Verfügung) kann unter Umständen zu einer nicht zu unterschätzenden Zahl von Bürgereingaben und einem massiven, nicht zu rechtfertigenden Verwaltungsaufwand führen, zumal auch <i>fehlende</i> Markierungen/Signale gerügt werden können (Art. 78 E-BSSV). Wir sind der Auffassung, dass die Rechtsverfahren möglichst einzuschränken sind. Die Schutzwürdigkeit der Interessen kann sich grundsätzlich nur auf konkrete private Interessen beziehen, da die öffentlichen Interessen durch die Behörden vertreten werden.		
GL	Es ist unklar, worin sich das üblicherweise beachtliche „schutzwürdige Interesse“ an einer legitimen Anfechtung vom „ <b>besonders</b> schutzwürdigen Interesse“ unterscheiden soll.		
NW	Gemäss Bemerkungen unter 2.10 (StBV und 4.77 BSSV)		
SZ	Absatz 3: Die Möglichkeit gegen Markierungen und nicht zu Verfügung Signalen nachträglich eine Verfügung zu erwirken, führt zu grossem, zusätzlichen Verwaltungsaufwand. Unzählige Beschwerden und somit Rechtstreitigkeiten wären die Folge. Zudem ist unklar, welche Personen ein besonders schutzwürdiges Interesse haben? Antrag: Absatz 3 ist ersatzlos zu streichen.		
Stadt Bern	Zu den Abs. 1 und 2: siehe oben, 4.77; Bemerkung und Antrag zu Abs. 5.		
Tiefbau- amt NW	wie Kapo NW		
Kapo BE	Die neu geschaffene Möglichkeit von Art. 77 Abs. 5 E-BSSV (Anrecht auf eine behördliche Verfügung) kann unter Umständen zu einer nicht zu unterschätzenden Zahl von Bürgereingaben und einem massiven, nicht zu rechtfertigenden Verwaltungsaufwand führen, zumal auch fehlende Markierungen/Signale gerügt werden können (Art. 78 E-BSSV). Wir sind der Auffassung, dass die Rechtsverfahren möglichst einzuschränken sind. Die Schutzwürdigkeit der Interessen kann sich grundsätzlich nur auf konkrete private Interessen beziehen, da die öffentlichen Interessen durch die Behörden vertreten werden.		
Kapo GR	Abs. 3: ersatzlos streichen. Wird dies angewendet, genügen die personellen Mittel nicht für die Aufarbeitung der anfechtbaren Verfügungen.		
Kapo NW	Gemäss Bemerkungen unter 2.10 (StBV und 4.77 BSSV)		
COCRBT	Al. 1 à supprimer puisque seuls les signaux figurant à l'annexe 1 de l'OUR peuvent être utilisés.		
tcs	Al. 1, supprimer "particulièrement". CF. remarque 4.77 c) ci-dessus.		

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 19 )</b>		
wovon	Bund: 1	Kantone: 1
		Übrige Stellen: 17
BAV ZH Kapo AG, sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, tpg, VAE, VCS, velosuisse, VöV		

**4.79 Sind Sie mit Art. 79 E-BSSV einverstanden?****JA ( 52 )**

wovon Bund: Kantone: 18 Übrige Stellen: 34

BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen:

LU Der Einbezug der kantonalen Polizei macht Sinn und findet in den meisten Kantonen schon heute statt.

VD Cette règle ne s'applique pas dans le canton de Vaud dans la mesure où la gendarmerie n'est pas compétente en la matière.

**NEIN ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 2

FMS, strasseschweiz

**NEIN mit Bemerkung ( 13 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 4 Übrige Stellen: 8

BAV Es fehlt der Hinweis, dass für die Signalisierung direkt beim Bahnübergang das BAV zuständig ist. Ggf. Verweis auf das Eisenbahnrecht.

AG Im Kanton Aargau ist nicht die Kantonspolizei sondern das Departement Bau Verkehr und Umwelt für die Verkehrsanordnungen zuständig.

Antrag Textanpassung: ....so sind die zuständigen Behörden oder die Kantonspolizei anzuhören

AR Abs. 2: Die Formulierung ist (zu) milde gewählt. Die Behörde sowie die zuständige Verkehrspolizei sind in der Mitwirkung zu stärken.

SG Abs. 2: Die Mitwirkung der Behörde und der kantonalen Verkehrspolizei bei der Planung ist zu stärken. Am Ende des ersten Satzes ist folgende Ergänzung anzubringen «... und ihre Argumente zu berücksichtigen.»

TI cpv. 2: non deve essere obbligatorio richiedere il preavviso della Polizia cantonale della circolazione; la legislazione sulle strade già prevede una procedura specifica per l'edificazione delle stesce.

Kapo AI Abs. 2: Die Formulierung ist mild gewählt. Die Behörde sowie die zuständige Verkehrspolizei sind in der Mitwirkung zu stärken. Anzufügen nach erstem Satz: ... bei der Planung anzuhören „und ihre Argumente zu berücksichtigen“ ...

Kapo AR Abs. 2: Die Formulierung ist mild gewählt. Die Behörde sowie die zuständige Verkehrspolizei sind in der Mitwirkung zu stärken. Anzufügen nach erstem Satz: ... bei der Planung anzuhören „und ihre Argumente zu berücksichtigen“ ...

Kapo GR Abs. 2: In gewissen Kantonen ist die Verkehrspolizei abgeschafft worden. Daher schlagen wir vor, ....so sind die Behörde sowie die zuständige kantonale Polizei bei der Planung anzuhören. Die zuständige kantonale Polizei ist.

Kapo SG Abs. 2: Die Formulierung ist mild gewählt. Die Behörde sowie die Kantonale Verkehrspolizei sind in der Mitwirkung zu stärken. Anzufügen nach erstem Satz: ... bei der Planung anzuhören "und ihre Argumente zu berücksichtigen" ...

Stapo Chur Abs. 2: Die Formulierung ist mild gewählt. Die Behörde sowie die zuständige Verkehrspolizei sind in der Mitwirkung zu stärken. Anzufügen nach erstem Satz: ... bei der Planung anzuhören „und ihre Argumente zu berücksichtigen“ ...

Stapo St. Gallen Abs. 2: Die Formulierung ist mild gewählt. Die Behörde sowie die zuständige Verkehrspolizei sind in der Mitwirkung zu stärken. Anzufügen nach erstem Satz: ... bei der Planung anzuhören „und ihre Argumente zu berücksichtigen“ ...

Mobilitant.org Nous demandons à ce que la mise en place de limitation par zones inférieures à la limite générale sur une large partie du réseau communal (20% par exemple) soit soumise à une approbation des habitants de la commune par un vote communal.

Le refus très clair de la population à la généralisation des zones 30 doit être respecté et leur mise en place confirmée par le vote de toute la population lorsqu'elles sont étendue et dépasse les environs des écoles seules.

VöV Es fehlt der Hinweis, dass für die Signalisierung direkt beim Bahnübergang die Bahn bzw. das BAV zuständig ist. Ggf. Verweis auf EBV Art. 37.

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 15 )</b>		
wovon	Bund:	Kantone: Übrige Stellen: 15
sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, Wanderwege		

**4.80 Sind Sie mit Art. 80 E-BSSV einverstanden?****JA ( 59 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 22 Übrige Stellen: 36

BAV

AG; BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AG, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg, VöV

**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

AR Abs. 3: Wenn der Bund für die Signalisation der Zollhaltestellen zuständig ist, hat dies in Absprache mit der zuständigen Behörde des Kantons zu erfolgen, damit eine verständliche Signalisation des Strassenabschnitts sichergestellt werden kann.

VD Alinéa 2: dès que ce sont des voies d'usages publics il est préférable que le canton soit compétent pour des questions d'homogénéité. Retirer cet alinéa 2.

Kapo AI Abs. 3: Wenn der Bund für die Signalisation der Zollhaltestellen zuständig ist, hat dies in Absprache mit der zuständigen Behörde des Kantons zu erfolgen, damit eine verständliche Signalisation des Strassenabschnitts sichergestellt werden kann.

Kapo AR Abs. 3: Wenn der Bund für die Signalisation der Zollhaltestellen zuständig ist, hat dies in Absprache mit der zuständigen Behörde des Kantons zu erfolgen, damit eine verständliche Signalisation des Strassenabschnitts sichergestellt werden kann.

Kapo GR Wenn der Bund die Signalisation auf den Zollhaltestellen erlässt, ist dies in Absprache mit der zuständigen kantonalen Stelle zu tun.

Kapo SG Abs. 2: Ist die Schweizerische Post auch auf Grundstücken zuständig, die sich in ihrer speziellen AG befinden?

Abs. 3: Wenn der Bund für die Signalisation der Zollhaltestellen zuständig ist, hat dies in Absprache mit der zuständigen Behörde des Kantons zu erfolgen, damit eine verständliche Signalisation des Strassenabschnitts sichergestellt werden kann.

Stapo Chur Abs. 3: Wenn der Bund für die Signalisation der Zollhaltestellen zuständig ist, hat dies in Absprache mit der zuständigen Behörde des Kantons zu erfolgen, damit eine verständliche Signalisation des Strassenabschnitts sichergestellt werden kann.

Stapo St. Gallen Abs. 3: Wenn der Bund für die Signalisation der Zollhaltestellen zuständig ist, hat dies in Absprache mit der zuständigen Behörde des Kantons zu erfolgen, damit eine verständliche Signalisation des Strassenabschnitts sichergestellt werden kann.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 15 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 15

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, Wanderwege

**4.81 Sind Sie mit Art. 81 E-BSSV einverstanden?****JA ( 61 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 38

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 3 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

BAV Hier oder im Art. 79 fehlt der Hinweis, dass die zuständige Strassenbehörde bei Signalisierung von Bahnübergängen angehört werden muss, Gegenrecht zu Abs. 2.

SZ Artikel 81 muss in zweierlei Hinsicht präzisiert werden. Zum einen wird nur die Behörde erwähnt, wahrscheinlich ist die zuständige Kantonale Behörde gemeint. Die Zuständigkeit beim Umgang mit KTU (Konzessionierten Transport Unternehmen) ist selten eindeutig.

Wer ist zum Beispiel zuständig für Verkehrsanordnungen auf Bahnhofplätzen? Falls wirklich die zuständige KTU eigenmächtig Verkehrsanordnungen verfügen kann, wäre dies eine krasse Ungleichbehandlung gegenüber anderen Grundeigentümern.

VöV Hier oder im Art: 79 fehlt der Hinweis, dass die zuständige Strassenbehörde bei Signalisierung von Bahnübergängen angehört werden muss.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 17

Kapo AG, Stapo Winterthur

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, Wanderwege

**4.82 Sind Sie mit Art. 82 E-BSSV einverstanden?****JA ( 63 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 40

AG; AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NWKapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo  
SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St.  
Gallen, Stapo Winterthur, Stapo ZürichACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband,  
strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg**JA mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

NE | Al. 1 : Supprimer le terme "aussi"  
Al. 2 : Les propriétaires **doivent** placer une signalisation ; remplacer "peuvent" par "doi-  
vent" ; cela est important, notamment en zone 30 pour les règles de priorité.**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil,  
SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.83 Sind Sie mit Art. 83 E-BSSV einverstanden?****JA ( 62 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 40

AG; AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg, Wanderwege

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen:

TI cpv. 2: sostituire il termine "segnalazione" con "segnaletica".

VD Il est étonnant de constater qu'aucun artide ne traite de la possibilité même pour le canton de déléguer sa compétence, (cf art. 104 de l'OSRO actuelle).

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

Kapo AG

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV

**4.84 Sind Sie mit Art. 84 E-BSSV einverstanden?****JA ( 62 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 40

AG; AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg, Wanderwege

**JA mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

NE | Al. 2 : Il faut ajouter la marque du véhicule sur les enseignes de garage. La formulation actuelle est trop restrictive, les garages ont besoin de faire figurer la marque des véhicules qu'ils représentent.

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

Fussverkehr  
Schweiz | **Als Strassenreklamen gelten alle Werbeformen, Ankündigungen und künstlerische Gestaltungen in Schrift, Bild, Licht, Ton usw., die im Wahrnehmungsbereich der Fahrzeugführerinnen und -führer liegen, während diese ihre Aufmerksamkeit dem Verkehr zuwenden.****Begründung**

Die Formulierung bezüglich Strassenreklamen ist unklar. Als Strassenreklamen gelten auch farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen, welche nicht den Anforderungen der Norm FGSO SN 240 614 entsprechen. Wilde Farbmuster, wie sie in der Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz Horgen bestehen, sollen mit dieser Bestimmung erlaubt werden. Dieser Sachverhalt wurde in der Begleitkommission zur Norm FSGO so diskutiert und es wurde vorgeschlagen, den „Reklameartikel“ der VO so anzupassen, dass neu solche farblichen Gestaltungen in Begegnungszonen erlaubt werden.

Wir gehen davon aus, dass mit obiger Formulierung diesem Umstand Rechnung getragen wurde. Es ist aber nirgends ausgeführt, was der Hintergrund dieser Ausdehnung des Reklameartikels auf die Begegnungszone ist.

Wir schlagen daher eine etwas klarere Formulierung vor, welche um den Begriff „künstlerische Gestaltung“ ergänzt wird. Diese und nur diese soll in Begegnungszonen liberalisiert werden. Eine Unterscheidung in der Verordnung zwischen Reklame, Firmenwegweisung und künstlerischer Gestaltung dürfte aber in der Praxis schwierig sein.

Wir gehen davon aus, dass die Bewilligungsbehörden bei der Bewilligung von „Reklamen im engeren Sinne“ auf der Fahrbahn ihre heutige Zurückhaltung weiterführen, aber bei der künstlerischen Gestaltung von Begegnungszonen mit Farben, Projektionen usw. liberal sind. Die Umsetzung der VO soll den Behörden überlassen werden. Allenfalls sind Richtlinien oder Normen sinnvoll.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 18 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 16

BAV

GE

Kapo AG

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV

**4.85 Sind Sie mit Art. 85 E-BSSV einverstanden?**

**JA ( 53 )**

wovon Bund: Kantone: 18 Übrige Stellen: 35

AR, BE, BL, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich  
ACS, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, SIK, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 5 )**

wovon Bund: Kantone: 4 Übrige Stellen: 1

BS Wir sind mit der Bestimmung grundsätzlich einverstanden erachten bei Abs. 2 jedoch eine Ergänzung als notwendig, um einen weiteren Aspekt der Verkehrssicherheit einzuführen. Lit. e. Verkehrsteilnehmer durch ihre Wirkung abgelenkt werden.

JU AI 1 let. b : sens de la phrase pas clair!

NE AI. 2 : Ajouter en lettre e : au-dessus de la chaussée.

TG Sinnvoll wären konkretere Abstandsvorschriften zu Kreiseln, Verzweigungen, Fahrbahn-rändern, Signalen und Fussgängerstreifen (in Abhängigkeit der Werbeflächen).

Kapo BS Wir sind mit der Bestimmung grundsätzlich einverstanden erachten bei Abs. 2 jedoch eine Ergänzung als notwendig, um einen weiteren Aspekt der Verkehrssicherheit einzuführen. Lit. e. Verkehrsteilnehmer durch ihre Wirkung abgelenkt werden.

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 17 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 16

AG Abs. 1: in Begegnungszonen dürfen keine Reklamen in das Lichtraumprofil der Fahrbahn vorstehen!

Grüne In einigen Kantonen sieht man zunehmend Strassenreklamen im Bereich von Kreisverkehrsplätzen, sei es bei der Ein- und Ausfahrt, sei es in der Mitte. Kreisverkehrsplätze sind für Velofahrende und Zu Fuss Gehende besonders anspruchsvoll und risikobelastet, v.a. da sie von den Motorfahrzeuglenkenden leicht übersehen werden. Umso problematischer erscheinen solche Strassenreklamen, welche die Aufmerksamkeit auf sich ziehen:

*Art. 85, Abs. 2, Bst. a.: „das Erkennen anderer Strassenbenutzerinnen und -benutzer erschweren, wie im näheren Bereich von Fussgängerstreifen, Verzweigungen, Kreisfahrbahnen (neu) oder Ausfahrten;“*

SP Wir schliessen uns den Ausführungen der BfU sowie von Pro Velo Schweiz an.

bfu Zu Art. 85 Abs. 1 lit.b E-BSSV:

Strassenreklamen auf Fahrbahnen sollten grundsätzlich unzulässig sein, d.h. auch nicht in Begegnungszonen. Gegen Strassenreklamen in Fussgängerzonen dagegen haben wir nichts, da dort keine Autos fahren.

Aufgrund der Begriffe in Art. 84 E-BSSV ist nicht klar, ob hier Reklamen als vertikales "Signal" oder auch Markierungen auf Fahrbahnen gemeint ist. Eine Präzisierung ist erwünscht.

Pro Velo Bern **Art. 85 Abs. 1 und 2** (Reklamen, Grundsätze)

Antrag:

Anstatt die Absätze 1 und 2 zu vertauschen, sind alle Bedingungen aus 1 und 2, welche zu einem Verbot von Strassenreklamen führen, auf die gleiche Stufe zu stellen.

**Speziell zu Abs. 2:** Die beabsichtigte Löschung des Wortes „könnten“ in Abs. 2 (SSV bisher Abs. 1 ) muss genau abgewogen werden. Das Belassen dieser Mittelbarkeit einer Gefährdung gibt die Praxis des Bundesgerichts ev. genauer wieder.

**Erläuterung, Begründung**

Wenn schon eine Umstellung der Vorschriften gegenüber heute, dann eher eine Gleichstellung. Oder was ist der Unterschied zwischen "absoluten Verboten" und "allenfalls zusätzlichen Verboten" (gemäss Begründung in Konkordanztabelle 3B)?

Soll "zusätzlich" nun heissen, nur wenn die Verbote gemäss Abs. 1 **nicht** zur Anwendung

	<p>kommen oder müssen sie <b>kumulativ</b> zu "Grundsatz"-Verboten zur Anwendung kommen? Beides ist falsch, es genügt faktisch auch nur eine der Bedingungen, um eine Reklame als unzulässig einzustufen, also sind sie auch auf gleicher Stufe zu verwenden.</p> <p>Im Entscheid des Bundesgerichts 2A.431/2004 vom 16. Dezember 2004 ist dargelegt, dass bereits eine <b>mögliche Beeinträchtigung oder eine mittelbare Gefährdung der Verkehrssicherheit</b> für die Ablehnung eines Strassenreklamegesuchs genügt.</p>
Pro Velo Schweiz	<p>Abs. 2 Bst. a.: In einigen Kantonen sieht man zunehmend Strassenreklamen im Bereich von Kreisverkehrsplätzen, sei es bei der Ein- und Ausfahrt, sei es in der Mitte. Kreisverkehrsplätze sind für die Führer von Zweirädern und Fussgänger besonders anspruchsvoll und risikobelastet, v.a. da sie von den Mfz- Lenkern leicht übersehen werden. Umso problematischer erscheinen diese Strassenreklamen, welche die Aufmerksamkeit auf sich ziehen.</p> <p><b>Wir beantragen</b> daher folgende Ergänzung: "a. das Erkennen anderer Strassenbenützerinnen und -benützer erschweren, wie im näheren Bereich von Fussgängerstreifen, Verzweigungen, <b>Kreisfahrbahnen</b> oder Ausfahrten;</p>
procap	wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
Public Health	<p>Zu Art. 85 Abs. 1 lit. b E-BSSV: Strassenreklamen auf Fahrbahnen sollten grundsätzlich unzulässig sein, d.h. auch nicht in Begegnungszonen. Gegen Strassenreklamen in Fussgängerzonen dagegen haben wir nichts, da dort keine Autos fahren.</p> <p>Aufgrund der Begriffe in Art. 84 E-BSSV ist nicht klar, ob hier Reklamen als vertikales "Signal" oder auch Markierungen auf Fahrbahnen gemeint ist. Eine Präzisierung ist erwünscht.</p>
SBV	<p>2 Unzulässig sind Strassenreklamen zudem, wenn sie die Verkehrssicherheit in anderer Weise beeinträchtigen, namentlich wenn sie:</p> <p>b. die Berechtigten auf den für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen behindern oder gefährden;</p> <p>Bemerkung: Absatz 2 Punkt b ist sehr wichtig, insbesondere müssen Reklameträger mit dem weissen Stock ertastbar sein, d.h. der Umriss der Reklametafeln muss auf einer Höhe von 30 cm ertastbar sein. Dazu dürfen Hindernisse um maximal 10 cm gegenüber einem vertikalen Träger in den Bewegungsraum ragen.</p> <p>Bemerkung: Absatz 2 Punkt b ist sehr wichtig, insbesondere müssen Reklameträger mit dem weissen Stock ertastbar sein, d.h. der Umriss der Reklametafeln muss auf einer Höhe von 30 cm ertastbar sein. Dazu dürfen Hindernisse um maximal 10 cm gegenüber einem vertikalen Träger in den Bewegungsraum ragen.</p>
Schweiz Mobil	<p>Abs. 2 Bst. a.: In einigen Kantonen sieht man zunehmend Strassenreklamen im Bereich von Kreisverkehrsplätzen, sei es bei der Ein- und Ausfahrt, sei es in der Mitte. Kreisverkehrsplätze sind für die Führer von Zweirädern und Fussgänger besonders anspruchsvoll und risikobelastet, v.a. da sie von den Mfz- Lenkern leicht übersehen werden. Um so problematischer erscheinen diese Strassenreklamen, welche die Aufmerksamkeit auf sich ziehen. <b>Wir beantragen</b> daher folgende Ergänzung: "a. das Erkennen anderer Strassenbenützerinnen und -benützer erschweren, wie im näheren Bereich von Fussgängerstreifen, Verzweigungen, <b>Kreisfahrbahnen</b> oder Ausfahrten;</p>
Schweizerischer Blindenbund	<p>wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen</p> <p>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.</p> <p>Dies betrifft folgende Punkte in den beiden Verordnungen: - Art. 85 E-BSSV Abs. 2 lit. b: Strassenreklamen</p>
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen	<p>2 Unzulässig sind Strassenreklamen zudem, wenn sie die Verkehrssicherheit in anderer Weise beeinträchtigen, namentlich wenn sie:</p> <p>b. die Berechtigten auf den für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen behindern oder gefährden;</p> <p>Bemerkung: Absatz 2 Punkt b ist sehr wichtig, insbesondere müssen Reklameträger mit dem weissen Stock ertastbar sein, d.h. der Umriss der Reklametafeln muss auf einer Höhe von 30 cm ertastbar sein. Dazu dürfen Hindernisse um maximal 10 cm gegenüber einem vertikalen Träger in den Bewegungsraum ragen (vgl. Bemerkungen zu Art. 7 E-BSSV)</p>

SZB	<p>wie Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen</p> <p>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 zu:</p> <p>- Art. 7 Abs. 4 und Art. 85 Abs. 2 E-BSSV (Signale und Reklametafeln nicht mehr als 10 cm in den Fussgängerbereich hinein auskragend)</p>
VCS	<p>Wir unterstützen die Stellungnahme von Pro Velo Schweiz:</p> <p>„Abs. 2 Bst. a.: In einigen Kantonen sieht man zunehmend Strassenreklamen im Bereich von Kreisverkehrsplätzen, sei es bei der Ein- und Ausfahrt, sei es in der Mitte. Kreisverkehrsplätze sind für die Führer von Zweirädern und Fussgänger besonders anspruchsvoll und risikobelastet, v.a. da sie von den Mfz- Lenkern leicht übersehen werden. Umso problematischer erscheinen diese Strassenreklamen, welche die Aufmerksamkeit auf sich ziehen.</p> <p><b>Wir beantragen</b> daher folgende Ergänzung: "a. das Erkennen anderer Strassenbenützerinnen und -benützer erschweren, wie im näheren Bereich von Fussgängerstreifen, Verzweigungen, <b>Kreisfahrbahnen</b> oder Ausfahrten;"</p>
velosuisse	wie Pro Velo Schweiz
Wanderwege	<p>Antrag: Abs. 2, Bst. c</p> <p>mit Signalen, <del>oder</del> Markierungen <b>oder Wegweiser</b> verwechselt werden können; oder Begründung: Man ist heute immer wieder mit Situationen konfrontiert, wo auf den Stangen von Wanderwegweisern andere, private, Angebote aufgehängt werden. Diese können durchaus die Verständlichkeit der Wanderwegsignalisation beeinträchtigen.</p>
Bereich LV	<p><b>Abs. 1 Bsb. b</b></p> <p><b>Frage:</b> Gibt es wirklich Fälle, wo in Begegnungs- und Fussgängerzonen Strassenreklamen auf der <u>Fahrbahn</u> aufgestellt werden können, ohne die Bedingungen unter Abs. 2 zu verletzen?</p> <p>Und Bstb. a sagt ja, dass Reklamen nicht in das Lichtraumprofil der Fahrbahn (hier ohne Ausnahme!) vorstehen dürfen – das ist u.E. ein Widerspruch zu Bstb. b: Die grössere Behinderung ist auf gewissen Fahrbahnen zulässig, die kleinere auf keiner.</p> <p>Wir beantragen deshalb den Verzicht auf die Ausnahme vom Verbot in Bsb . b, oder zumindest die Beschränkung nur auf Fussgängerzonen.</p>

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 14 )</b>		
wovon	Bund: 1	Kantone: 1                      Übrige Stellen: 12
BAV GE Kapo AG sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, SFV, SVLT, VAE, VöV		

**4.86 Sind Sie mit Art. 86 E-BSSV einverstanden?****JA ( 60 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 38

AG; AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, Wanderwege

**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

LU In Abs. 1 sollten Strassenreklamen auch bei Verzweigungen untersagt werden. Der Abstand vom Strassenrand oder vom Signal muss mindestens 10 m betragen.

vif LU 1 Sollte ergänzt werden:  
Bei Verzweigungen, an Signalen oder in unmittelbarer Nähe sind Strassenreklamen untersagt. Der Abstand vom Strassenrand oder vom Signal müssen mindestens 10 m betragen.  
Eine klare Definition des Abstandes ist zwingend nötig. Die Bezeichnung unmittelbarer Nähe ist nicht definiert.**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 19 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 17

BAV

GE

Kapo AG

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, tpg, VAE, VCS, velosuisse, VöV

**4.87 Sind Sie mit Art. 87 E-BSSV einverstanden?****JA ( 60 )**

wovon Bund: Kantone: 21 Übrige Stellen: 39

AG; AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

NE | Al. 2, lettre a : Autoriser le nom de la marque du véhicule sur les enseignes d'entreprises "Garage".  
Voir remarque 4.84**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 20 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 2 Übrige Stellen: 17

BAV

GE, SH

Kapo AG

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.88 Sind Sie mit Art. 88 E-BSSV einverstanden?****JA ( 60 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 38

AG; AR, BE, BL, BS, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, Wanderwege

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

LU Die Mitsprache der Kantone muss trotz NFA gewährleistet bleiben. Die Umsetzung erfolgt ohnehin durch die Kantone.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 20 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 18

BAV

GE

Kapo AG, Kapo TI

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, tpg, VAE, VCS, velosuisse, VöV

**4.89 Sind Sie mit Art. 89 E-BSSV einverstanden?****JA ( 61 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 39

AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**JA mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 3 )**

wovon Bund: Kantone: 2 Übrige Stellen: 1

AG	Art. 98 SVG sollte in Art. 89 BSSV integriert werden. Gemäss Best. b E-BSSV soll das Bauunternehmen oder die für die Baustellensignalisation verantwortliche Person, die die Bestimmungen dieser Verordnung über die Kennzeichnung von Baustellen verletzen, mit Busse bestraft werden. Diese Strafbestimmung ist unnötig: Bauunternehmen und ihr Personal dürfen Signale nur entsprechend behördlicher Anordnung aufstellen (vgl. Art. 74 E-BSSV). Soweit sie entsprechend behördlicher Anordnung handeln, kann keine Strafbarkeit entstehen. Falls sie ohne behördliche Anordnung handeln, so greift gegebenenfalls Art. 98 3. Satz SVG. <u>Antrag:</u> Ersatzlose Streichung
----	--

TI	let. b: sostituire il tennine "segnalazione" con "segnaletica"
----	--

Kapo AG	Art. 98 SVG sollte in Art. 89 BSSV integriert werden.
---------	---

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAR, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.90 Sind Sie mit Art. 90 E-BSSV einverstanden?****JA ( 62 )**

wovon Bund: Kantone: 23 Übrige Stellen: 39

AG; AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tpg, Wanderwege

**JA mit Bemerkung ( 2 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen: 1

VD Le délai de mise en place des nouveaux panneaux "entrée de localité", si le système proposé était adopté, doit être suffisamment long et progressif, compte tenu de l'importance des adaptations.

Y-a-t-il déjà une date butoir et une façon de procéder déjà établies ?

tcs voir remarque ad 4.38. s'agissant de l'ordonnance sur les zones.

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen: 1

SSR Generell: Das übergeordnete UVEK kann technische Normen für die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung von Signalen ... rechtsverbindlich erklären. Das nachgeordnete ASTRA kann Weisungen für die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung von Signalen ... erlassen. Von aussen militärisch gesehen ist es unsinnig, wenn der Bataillonskommandant Weisungen erteilt, die mit dem Regimentsbefehl nicht konform sind.

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )**

wovon Bund: 1 Kantone: Übrige Stellen: 16

BAV

Kapo AG

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV

**4.90a Sind Sie mit Art. 90a E-BSSV einverstanden?****JA ( 63 )**

wovon Bund: Kantone: 24 Übrige Stellen: 39

AG; AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH

vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo BS, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen, Stapo Winterthur, Stapo Zürich

ACS, bfu, BUL, COCRBT, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg

**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: Übrige Stellen: 17

BAV

Kapo AG

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege

**4.90b Sind Sie mit Art. 90b E-BSSV einverstanden?**

**JA ( 56 )**

wovon	Bund:	Kantone: 23	Übrige Stellen: 33
AG; AR, BE, BL, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH vif LU, Tiefbauamt NW Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, Kapo BL, Kapo GR, Kapo NW, Kapo OW, Kapo SG, Kapo SH, Kapo SO, Kapo TG, Kapo TI, Kapo UR, Kapo ZG, Kapo ZH, Stapo Chur, Stapo St. Gallen ACS, bfu, BUL, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, strasseschweiz, SVSAA, tcs, tpg			

**JA mit Bemerkung ( 3 )**

wovon	Bund:	Kantone: 1	Übrige Stellen: 2
BS	Diesbezüglich stellt sich uns nur die Frage, weshalb lediglich die Signale und nicht auch die Markierungen innert einer bestimmten Frist anzupassen sind.		
Kapo BS	Diesbezüglich stellt sich uns nur die Frage, weshalb lediglich die Signale und nicht auch die Markierungen innert einer bestimmten Frist anzupassen sind.		
Stapo Winterthur	Grundsätzlich einverstanden. Die Übergangsfrist (Zeitpunkt X) sollte aber aus Kosten- und Ressourcengründen mindestens 5 Jahre betragen.		

**NEIN ( )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( 6 )**

wovon	Bund:	Kantone:	Übrige Stellen: 5
Stadt Bern	Die Stadt Bern beantragt, dass die Übergangsfristen zum Auswechseln der altrechtlichen Signalisationen / Markierungen auf maximal 10 Jahre ausgedehnt werden.		
Stapo Zürich	Die angestrebte Übergangsfrist von 5 Jahren zur Umrüstung der Signalisationen und Lichtsignalanlagen in der Stadt Zürich erachten wir aus praktischen und finanziellen Gründen als unrealistisch, weshalb diese auf 10 Jahre verlängert werden sollte. Dies gilt erst recht für allfällige Anpassungen baulicher Art bei den Trottoirüberfahrten.		
Pro Velo Schweiz	<p>Signale und Markierungen, die schon dem heutigen Recht nicht mehr entsprechen, müssen erst recht angepasst werden. Die Formulierung von Abs. 1 ist verwirlich. Und warum wird diese Bestimmung nur auf Signale angewandt, gilt sie für Markierungen oder bauliche Situation nicht</p> <p>Wir <b>beantragen</b> deshalb, den Absatz klarzustellen und den Einschub ersatzlos zu streichen. „<del>Signale</del> Signalisationen, die, <del>dem bisherigen Recht</del>, nicht mehr den Anforderungen der StBV und der vorliegenden Verordnung entsprechen, sind möglichst bald, spätestens bis ..., zu ersetzen oder zu entfernen.“</p> <p>Was unklar bleibt: Was sind die Pflichten der Behörde, wenn sie eine Prüfung und Anpassung an das neue Recht nicht vornehmen will? Schliesslich geht es oft auch um Abwägungsentscheide. Muss sie den Entscheid mit Rechtsmittel veröffentlichen? Das erschiene uns richtig und konsequent. Dies umso mehr, als ja oft beim Erlass der Signalisationsverfügung nicht Einsprache erhoben werden konnte, weil die Situation damals möglicherweise korrekt war oder eine heutige velofreundliche Spezialvorschrift damals noch nicht existierte. Mit Bezug auf das Velo sind z.B. Einbahnregelungen, Vortritt z.L. Velogegenverkehr, Radweg-Signalisierung, Sackgasse u.a.m. relevant. <b>Antrag:</b> Übergangsbestimmungen um eine generelle Regelung i.d.S. ergänzen, z.B. „...<b>Wo das neue Recht weniger einschränkende Lösungen anbietet oder sogar vorschreibt, und die Behörde die bestehende Signalisation aber nicht anpassen will, publiziert sie den Entscheid mit Rechtsmittel.</b>“</p>		
Städteverband	In der internen Vernehmlassung wurde die Bestimmung mehrheitlich abgelehnt. <b>Die angestrebte Übergangsfrist zur Umrüstung der Signalisationen und Lichtsignalanlagen ist aus praktischen und finanziellen Gründen unrealistisch. Sie ist auf 10</b>		

	<b>Jahre zu verlängern.</b>
velosuis- se	wie Pro Velo Schweiz

<b>Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 17 )</b>		
wovon	Bund: 1	Kantone: Übrige Stellen: 16
BAV Kapo AG sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, COCRBT, IGBF, kf, SFV, SchweizMobil, SVLT, VAE, VCS, VöV, Wanderwege		

**4.91 Sind Sie mit Art. 91 E-BSSV einverstanden?****JA ( 57 )**

wovon Bund: Kantone: 22 Übrige Stellen: 35

AG, AR, BE, BL, BS, GE, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH  
vif LU, Stadt Bern, Tiefbauamt NW

Kapo AI, Kapo AR, Kapo BE, 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 St. Gallen, Stapo Winterthur

ACS, bfu, BUL, FMS, FREC, KSPD, Mobilitant.org, Public Health, SIK, SP, Städteverband, strasseschweiz, SVSAA, tcs

**JA mit Bemerkung ( 1 )**

wovon Bund: Kantone: 1 Übrige Stellen:

LU Es stellt sich die Frage des Zeitpunktes der Inkraftsetzung

**NEIN ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**NEIN mit Bemerkung ( )**

wovon Bund: Kantone: Übrige Stellen:

**Keine Stellungnahme / nicht betroffen ( 23 )**

wovon Bund: 1 Kantone: 1 Übrige Stellen: 21

BAV

SH

Kapo AG, Kapo SH, Stapo Zürich

sva FR, asa, AGVS, ASTAG, Centre patronal, COCRBT, IGBF, kf, Pro Velo Schweiz, SFV, SchweizMobil, SVLT, tpg, VAE, VCS, velosuisse, VöV, Wanderwege