



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

5. Januar 2012

Totalrevision der Verkehrsregelnverordnung (VRV) und der Signalisationsverordnung (SSV)

Ergebnisse des Anhörungsverfahrens

K483-0743

INHALTSVERZEICHNIS

Totalrevision der Verkehrsregelnverordnung (VRV) und der Signalisationsverordnung (SSV)	1
Ergebnisse des Anhörungsverfahrens	1
1. Einleitung	3
1.1. Ausgangslage	3
1.2. Anhörung	4
1.3. Anhörungsteilnehmende	4
2. Anhörungsergebnisse	6
2.1. Vorbemerkung	6
2.2. Allgemeine Haltung des unterbreiteten Projekts gemäss Ziffer 1 des Fragenkataloges	6
2.3. Auswertung der Stellungnahmen zu den «Allgemeinen Fragen» gemäss Ziffer 2 des Fragenkataloges	7
3. Liste der begrüsten Kreise	11
4. Liste der Anhörungsteilnehmer	11
5. Beilagen	14

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Die heute geltende Verkehrsregelverordnung (VRV)¹ sowie eine frühere Version der Signalisationsverordnung wurde 1962 erlassen. Die aktuelle Version der Signalisationsverordnung (SSV)² stammt aus dem Jahre 1979. Beide Verordnungen wurden seither diverse Male in gewissen Teilgebieten revidiert und weiterentwickelt. Diese Teilrevisionen folgten jedoch nicht immer denselben gesetzestechnischen Grundsätzen. Zudem kam tendenziell neuer Inhalt hinzu, während kaum geprüft wurde, ob bestehende Regeln nach wie vor erforderlich sind. Dies führte dazu, dass die heutige Verkehrsregeln- und die heutige Signalisationsverordnung nicht immer kohärent sind und zum Teil veraltete Regeln und Ansätze aufweisen.

Im FLAG-Leistungsauftrag des ASTRA für die Periode 2007 bis 2011 wurde das Ziel aufgenommen, jene Vorschriften zu verwesentlichen, die sich direkt an den Verkehrsteilnehmenden richten. Dabei wurden folgende Vorgaben formuliert:

- *Revision der Verkehrsregelverordnung (VRV) und der Signalisationsverordnung (SSV);*
- *Reduktion des inhaltlichen Umfangs der Vorschriften um 20 %;*
- *Keine Abstriche bei der Verkehrssicherheit und beim Umweltschutz.*

Zwecks Umsetzung dieser Vorgaben wurde das Projekt VERVE (Verwesentlichung der Verkehrsregeln) lanciert. Im Vordergrund steht dabei die *Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit*, die wie folgt erreicht werden soll:

- *Optimierte Übersichtlichkeit;*
- *Erleichterter Zugang zu den für die jeweiligen Verkehrsteilnehmer relevanten Bestimmungen;*
- *Verständlichere Formulierung;*
- *Weglassen von unwesentlichen und überflüssigen Regeln und Differenzierungen.*

Diese Projektziele sollen wie folgt umgesetzt werden:

- *Neue Aufteilung und Struktur der Verordnungen*

Alle für den Bürger in seiner Eigenschaft als Verkehrsteilnehmer relevanten Vorschriften werden in der Verordnung über die Strassenbenützung dargestellt. Insbesondere werden in dieser Verordnung auch die Signale und deren Bedeutung geregelt. Die Verordnung über die behördliche Strassensignalisation wendet sich demgegenüber primär an die Behörden und enthält die Aufstellungsvorschriften für die Signale sowie verfahrensmässige Vorschriften.

Im Vergleich zum geltenden Recht hat sich die Struktur der beiden Verordnungen deutlich geändert. Verfolgt wird das Prinzip «vom Allgemeinen zum Speziellen». Die Neuaufteilung der Regelungsgegenstände, der Aufbau der jeweiligen Verordnungen, das neu eingefügte Inhaltsverzeichnis usw. tragen dazu bei, dass das Auffinden der massgebenden Bestimmungen erleichtert wird.

¹ SR 741.11

² SR 741.21

- *Formale Änderungen und Entrümpelung*

Ein Grossteil der formalen Änderungen – wie keine Wiederholungen, Verzicht auf Querverweise und unechte Vorbehalte, keine Erläuterungen, Einsatz von Generalklauseln usw. – ergeben sich primär aus den gesetzestechnischen Anforderungen der Bundeskanzlei (BK) und des Bundesamtes für Justiz (BJ). Die meisten dieser formalen Änderungen leisten einen gewichtigen Beitrag zum Abbau der Regelungsdichte.

Zudem bewirken gewisse materielle Änderungen einen Abbau der Regelungsdichte. Regelungen, welche die Verkehrsteilnehmenden für sicheres Verhalten nicht zwingend kennen müssen, werden entfernt oder vereinfacht. So werden veraltete Regelungen aufgehoben oder aktualisiert, unnötig detaillierte Unterscheidungen gestrafft. Bei Bestimmungen wo kein Regelungsbedarf im Strassenverkehrsrecht mehr erkannt wird, sollen aufgehoben werden.

Weiter soll ein Beitrag zum Abbau des Schilderwaldes auf Schweizer Strassen geleistet werden. Allerdings legt bereits die heutige Regelung fest, dass grundsätzlich zurückhaltend signalisiert werden soll. Die entsprechenden Regelungen werden diesbezüglich präzisiert.

- *Weiterentwicklung*

Die Weiterentwicklung des Rechts spielt im Rahmen des vorliegenden Projekts eine untergeordnete Rolle. Sie beschränkt sich auf Aspekte, die weitgehend unbestritten oder die aufgrund von Forschung als sinnvoll beurteilt wurden.

1.2. Anhörung

Am 5. Januar 2011 eröffnete das ASTRA die Anhörung zu den zwei neuen Verordnungen, nämlich der Verordnung über die Strassensignalisation (StBV) und zur Verordnung über die behördliche Strassensignalisation (BSSV), welche die heute geltende Verkehrsregeln- und Signalisationsverordnung ersetzen sollen. Die Anhörung dauerte bis zum 15. Mai 2011.

1.3. Anhörungsteilnehmende

Zur Anhörung wurden nebst den ständigen Adressaten gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a-d des Bundesgesetzes über das Vernehmlassungsverfahren³ 139 weitere Organisationen und Einzelpersonen eingeladen. Insgesamt sind 139 Stellungnahmen eingegangen. 25 Kantone, 6 in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, 5 gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie der Wirtschaft, 103 weitere Organisationen und Einzelpersonen haben Stellung genommen.

³ SR 172.061

Tabellarischer Überblick über die eingegangenen Stellungnahmen:

	Total begrüsst	Antworten Begrüsste	Antworten nicht Begrüsste	Total Antworten
Kantone	26	25		25
Parteien	13	6		6
Dachverbände	11	5		5
Übrige	139	78	25	103
Total	189	114	25	139

2. Anhörungsergebnisse

2.1. Vorbemerkung

Der vorliegende Ergebnisbericht wird bewusst kurz gehalten und gibt nur die wichtigsten der geäußerten Anliegen zu den «Allgemeinen Bemerkungen» und zu den «Allgemeinen Fragen» gemäss den Ziffern 1 und 2 des Fragenkataloges wieder.

Für die detaillierten Stellungnahmen zu den beiden Verordnungsentwürfen (Ziffer 3 und 4 des Fragenkataloges) verweisen wir auf die Beilagen.

2.2. Allgemeine Haltung des unterbreiteten Projekts gemäss Ziffer 1 des Fragenkataloges

Das Projekt VERVE wird von den Kantonen und den weiteren Organisationen als überwiegend positiv beurteilt.

	Kantone	Parteien	Interkant. Organisationen	Weitere
Grundsätzlich positiv	AG, BS, BE, GE, GL, GR, JU, NE, NW, SH, SZ, SG, SO, TI, UR, VD, VS, ZG (18)	CVP, Grüne, SP (3)	asa, COCRBT (2)	ACS, Bauernverband, bfu, Gemeindeverband, Fussverkehr, SFV, Städteverband, TCS, VCS, VöV, Stadt Bern, svaFR, VSCI, Gesundheitsförderung Schweiz, IGBF, Velokonferenz Schweiz, Kapo SZ, Kapo AG, Kapo AI, Kapo AR, Kapo TG, Stapo Chur, Stapo SG, Kapo BS, Kapo GR, Centre Patronal, Schweizer Wanderwege, AGVS, tpg, Konsumentenforum, Netzwerk Kind und Verkehr, SSR, Schweiz. Post, RdA, VAE, Schweiz. Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, SZB, Schweiz. Blindenbund, SBV, Pro-cap Schweiz, BKZ und 7 Einzelpersonen (48)
Skeptisch	BL, LU, OW, TG (4)			Pro Velo Schweiz, strassschweiz, Finanzdirektion ZH, FMS, velosuisse, motosuisse SVLT, BUL, SIK, (9)
Ablehnend	AI, AR, ZH (3)	FDP, SVP (2)	ACVS (Präsident), KSPD (2)	ASTAG, Gewerbeverband, Taxi Suisse, Car Tourisme Suisse, Kapo ZH, Pro Velo Bern und 2 Einzelpersonen (8)

Diejenigen Anhörungsteilnehmer, welche das Projekt VERVE ablehnen bzw. skeptisch beurteilen, äussern folgende Haupteinwände:

- *Die Revision führe zu keiner Vereinfachung und keinem Abbau der Vorschriften:*
Kritisiert wird, dass Sinn und Zweck der Revision, nämlich die Vereinfachung und der Abbau von Vorschriften, nicht erreicht wurden, und dass die Regulierungsdichte teilweise sogar zugenommen habe. Die Regulierung des Strassenverkehrs müsse in die Selbstverantwortung der Bürger zurückgegeben werden, weniger Verbotsschilder würden den Strassenverkehr sicherer machen.
- *Vorgängig solle das Strassenverkehrsgesetz revidiert werden:*
Es sei nicht ersichtlich, worin ein überwiegender Bedarf der Totalrevision der Verkehrsregeln- und der Signalisationsverordnung ohne Revision des Strassenverkehrsgesetzes liege, zumal im Zusammenhang mit Via Sicura ohnehin eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes vorbereitet werde.
- *Das Aufwand-Nutzen-Verhältnis sei fraglich:*
Die Steigerung der Benutzerfreundlichkeit erscheine zwar möglich, aber ob dies den Aufwand für die Umsetzung rechtfertigt, wird bezweifelt.

2.3. Auswertung der Stellungnahmen zu den «Allgemeinen Fragen» gemäss Ziffer 2 des Fragenkataloges

Sind Sie damit einverstanden, dass alle für den Verkehrsteilnehmer relevanten Regeln in der E-StBV enthalten sind und die E-BSSV für sie nicht mehr von Bedeutung ist?

Dieser Vorschlag wird breit unterstützt. Kritische Bemerkungen kamen einzig von der ACVS (Präsident). Dieser lehnt grundsätzlich die Neuaufteilung ab, bzw. ist er der Meinung, dass die Ziele von VERVE auch mit einer Revision der bestehenden Verkehrsregelnverordnung (VRV) und Signalisationsverordnung (SSV) erreicht werden könnten.

Sind Sie mit dem Aufbau und der Struktur der E-StBV einverstanden?

Der neue Aufbau und die neue Struktur werden breit unterstützt, keine Bemerkungen, die sich gegen diese Vorschläge richten. Vorgebracht wird allerdings, dass sich durch Verschiebungen Sinnänderungen ergeben können.

Sind Sie mit dem Aufbau und der Struktur der E-BSSV einverstanden?

Der neue Aufbau und die neue Struktur werden breit unterstützt, keine Bemerkungen, die sich gegen diese Vorschläge richten.

Sind Sie mit der Auswahl der angewendeten Prinzipien bei den formalen Änderungen einverstanden und sind die Prinzipien adäquat umgesetzt worden?

Grundsätzlich wird diesen Vorschlägen zugestimmt. Umstritten sind zum Teil vor allem der Einsatz von Generalklauseln und der Verzicht auf Beispiele sowie der Verzicht auf Querverweise, die anderen Prinzipien werden breit unterstützt. Vorgebracht wird, dass Beispiele zur Veranschaulichung dienen und den Interpretationsspielraum einengen. Der Verzicht auf Querverweise wird zum Teil ausdrücklich unterstützt und zum Teil kritisiert.

Sind Sie mit den vorgeschlagenen Aufhebungen unter dem Titel «Veraltete Regeln» einverstanden?

Breite Zustimmung. Kritisiert werden Einzelvorschläge:

- Einschränkung des Abschleppens;
- Ausdehnung der Pflicht für langsame Fahrzeuge, den schnelleren das Überholen zu ermöglichen;
- Streichung der Vorschrift, wonach schwere Motorwagen ausserorts vor Bahnübergängen einen Abstand von ca. 100 m wahren müssen.

Sind Sie mit den vorgeschlagenen Aufhebungen unter dem Titel «Fehlender Regelungsbedarf im Strassenverkehr» einverstanden?

Grundsätzliche Zustimmung, einzelne Vorschläge sind jedoch relativ stark umstritten:

- Streichung der Bestimmung, wonach Schaulustige sich nicht bei Unfallstellen aufhalten und keine Fahrzeuge in der Nähe parkieren dürfen;
- Streichung der Vorschrift, wonach ein Abstand von ca. 100 m gewahrt werden muss, wenn einem vortrittsberechtigten Fahrzeug gefolgt wird;
- Streichung der Anforderungen an Leichenfahrzeuge.

Sind Sie mit den vorgeschlagenen Aufhebungen unter dem Titel «Unnötige Differenzierungen» einverstanden?

Grundsätzliche Zustimmung, Kritik von Einzelvorschlägen:

- Aufhebung der Bestimmung, wonach mit vor 1997 zugelassenen Fahrzeugen höhere Achslasten beansprucht werden dürfen;
- Bestimmung, wonach Fahrzeuge (insbes. Velos) grundsätzlich auf der linken Strassenseite gestossen werden müssen;
- Bei den Fahrradanhängern werden Überhang und Gewicht nicht mehr geregelt.

Sind Sie mit den vorgeschlagenen modifizierten Aufstellungsvorschriften und Anordnungen für Signale einverstanden?

Weitgehende Zustimmung, insbesondere von den Kantonen. Bei den Städten herrscht eine gewisse Skepsis wegen den entstehenden Kosten (da vorgeschlagen wird, Wegweiser und Zusatztafeln bei der höchstzulässigen Anzahl von Signalen pro Pfosten mitzuzählen). Unterstützung erfolgt seitens ASTAG, Gewerbeverband, ACS und TCS, Skepsis herrscht bei SP, VCS und bfu (diese möchte weniger Signale pro Pfosten haben als vorgeschlagen, hingegen sollen mehr Signalwiederholungen möglich sein, beides aus wahrnehmungspsychologischer Sicht begründet).

Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen zwecks optimierter Beachtung der Aufstellungs- und Anordnungsbedingungen für Signale und Markierungen einverstanden (insbes. erleichterter Rechtsweg)?

17 Kantone beantworten diese Frage vorbehaltlos mit Ja, 4 mit Ja und Bemerkungen. Trotzdem werden die Massnahmen zum Teil stark in Frage gestellt, vor allem hinsichtlich des Ausbaus der Publikationspflicht und der Bürgerrechte, was einerseits die Befürchtung eines Mehraufwandes erzeugt und andererseits als nicht zielführend beurteilt wird. Zum Teil wird sogar gefordert, dass Rechtsverfahren (im Vergleich zu heute) grundsätzlich einzuschränken sind. Seitens privater Organisationen (nicht

aber interkantonaler Organisationen) wird kaum Opposition vorgebracht, ASTAG und Gewerbeverband beurteilen die Vorschläge als sehr positiv, auch von der bfu erfolgt Unterstützung.

Sind Sie mit den vorgeschlagenen Aufhebungen von Signalen einverstanden?

Die Aufhebungen werden grundsätzlich unterstützt. Häufiger wird aber die Aufhebung folgender Signale in Frage gestellt:

- Gefahrensignal «Fussgängerstreifen»;
- Zusatztafel «Fahrbahnbreite»;
- Vorschriftssignal «Mindestgeschwindigkeit» (im Zusammenhang mit der Bestreitung des Vorschlags, wonach auf dem äussersten Fahrstreifen von mindestens dreispurigen Autobahnen nur noch Fahrzeuge fahren dürfen, die eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h erreichen dürfen);
- Signal «Wasserschutzgebiet» ist beizubehalten.

Zum Teil wird vorgebracht, dass das Potential nicht ausgeschöpft wurde und noch weitere Signale aufgehoben werden können.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen neuen Bedeutung der Ortschaftstafel auch als Signal des Beginns der Innerortsgeschwindigkeit einverstanden?

Die Massnahme wird mehrheitlich begrüsst (14 Kantone vorbehaltlos Ja, 4 Kantone Ja mit Bemerkungen). Hingewiesen wird auf die entstehenden Standortdiskussionen. Verschiedentlich wird die Ablehnung mit dem Bedürfnis begründet, eine Ortschaftstafel bereits im locker bebauten Gebiet aufstellen zu wollen, ohne hier bereits Tempo 50 km/h zu signalisieren. Die Ablehnung wird zudem begründet mit dem schlechten Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag dieser Massnahme. Den hohen Umsetzungsaufwänden und Umsignalisationskosten stehe kein Mehrwert gegenüber. Zum Teil wird auch befürchtet, dass sie sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken könnte (mehr Geschwindigkeitsüberschreitungen). Besonders starke Kritik äussert der Gemeindeverband. Die bfu beantragt, eine Arbeitsgruppe zum Thema «Unfallrelevanz dieser Neuregelung» einzusetzen, die beispielsweise Vorgaben für die Standortwahl der künftigen Ortstafeln nach Kriterien der Unfallsicherheit entwickeln soll.

Sind Sie mit der vorgeschlagenen neuen Art der Zonensignalisation einverstanden?

Die Vorschläge werden breit unterstützt. Einzig der Fahrlehrerverband opponiert dagegen mit der Bemerkung, die vorgeschlagene Regelung schaffe zusätzliche Signale und sei für den Anwender unübersichtlich.

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

Diese Frage wird in den meisten Eingaben verneint. In verschiedenen Eingaben werden Vorschläge zu einzelnen Aspekten gemacht, die allerdings in anderen Verordnungen geregelt sind (z.B. Verzicht auf Immatrikulationspflicht für Pistenfahrzeuge, längere Intervalle bei der obligatorischen Abgaswartung). Beantragt wird, die Wahrnehmbarkeit der Signale durch eine Forschungsarbeit zu überprüfen, mit dem Ziel, spezifische Angaben zur maximalen Anzahl zulässiger Signale pro Standort und zur optimalen Anordnung der Signale machen zu können.

Sind Sie mit den Änderungen im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr einverstanden, wie sie gestützt auf Forschung und Praxis vorgeschlagen werden?

Aus der Sicht von ASTAG und Gewerbeverband widerspricht jede Weiterentwicklung von Vorschriften und Regeln dem Grundsatz der Verwesentlichung der Verkehrsregeln. Zum Teil werden Sondervorschriften für den Fahrradverkehr generell in Frage gestellt. Im Übrigen wird grundsätzlich Zustimmung geäußert mit Ausnahme folgender Punkte:

- Geradeausfahren von Velos auf Rechtsabbiegestreifen wird verschiedentlich aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt;
- Abgelehnt wird zum Teil auch die Möglichkeit des Überquerens der Sicherheitslinie durch Velos (bei entsprechender, neu vorgeschlagener Markierung);
- Der Bedarf nach einem neuen Signal «Sackgasse mit Ausnahme» wird zum Teil bestritten.

Sind Sie mit den übrigen Änderungen einverstanden, wie sie gestützt auf Forschung und Praxis vorgeschlagen werden?

Diese Vorschläge finden weitgehende Zustimmung. Kritisiert werden nur:

- Neuregelung des Rückwärtsfahrens: zum Teil wird die Beschränkung bestritten, zum Teil wird eine Konkretisierung der Vorschläge gefordert;
- Massnahmen gegen Geisterfahrer auf Autobahnen werden zum Teil in Frage gestellt;
- Mehrzweckstreifen soll geregelt werden.

Sind Sie mit den vorgeschlagenen Änderungen betreffend Lichtsignalanlagen einverstanden?

Grundsätzlich werden die vorgeschlagenen Massnahmen sowohl von den Kantonen als auch von den Organisationen breit unterstützt. Der Städteverband und die Stadt Bern lehnen die Vorschläge jedoch ab. Sie begründen die Ablehnung u.a. damit, dass eine Hervorhebung der besonderen Gefahrenstellen mit der neuen Regelung zukünftig nicht mehr möglich sei, da an weiteren (auch an eigentlich ungefährlichen Stellen) zusätzliche Blinker angebracht werden müssen. Weiter wird angemerkt, dass neue zusätzliche primärüberwachte Blinker eine höhere Ausfallhäufigkeit an Lichtsignalanlagen schaffen, was den Sicherheitsgewinn vermindern werde. Die bfu bewertet rot-gelbe Ampeln aus Verkehrspsychologischer Sicht als kritisch. Da sie oft ausgeschaltet sind, handle es sich um eine unterbrochene Information, die relativ plötzlich erscheine. Sie fordert zu prüfen, ob dies negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben könnte. Gefordert wird auch, dass (anders als vorgeschlagen) für Radfahrerampeln und Ampeln für den allgemeinen Verkehr dieselben Regeln gelten sollen. Verschiedentlich wird die Ablehnung auch aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten für die Aufrüstung der Lichtsignalanlagen begründet.

3. Liste der begrüsten Kreise

Siehe Liste der Anhörungsadressaten

4. Liste der Anhörungsteilnehmer

Kantone

Aargau
Appenzell Ausserrhoden
Appenzell Innerrhoden
Basel Stadt
Basel-Landschaft
Bern
Genf
Glarus
Graubünden
Jura
Luzern
Neuenburg
Nidwalden
Obwalden
Schaffhausen
Schwyz
Solothurn
St. Gallen
Tessin
Thurgau
Uri
Waadt
Wallis
Zug
Zürich

Gemeinden

Stadt Bern

In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

CSP Schweiz
CVP Schweiz
FDP Die Liberalen
Grüne Partei der Schweiz
SP Schweiz
SVP Schweizerische Volkspartei

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie der Wirtschaft

Schweizerischer Arbeitgeberverband
Schweizerischer Bauernverband (SBV)
Schweizerischer Gemeindeverband

Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)
Schweizerischer Städteverband

Übrige

Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS; 23 Stellungnahmen)
ARVAG – Interkantonale Vereinigung für den Vollzug der eidgenössischen Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen ARV 1 und ARV 2
Autogewerbeverband der Schweiz (AGVS)
Automobil Club der Schweiz (ACS)
Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ)
Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)
Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (BUL)
Bundesamt für Verkehr (BAV)
Car Tourisme Suisse (Car-Group ASTAG)
Centre Patronal
Die Schweizerische Post
Eco Swiss
Fachleute Naturgefahren Schweiz (FNH)
Fédération Motocyclise Suisse FMS
Fédération romande des écoles de conduite (FREC)
Finanzdirektion Zürich
Fussverkehr Schweiz
Gastro Suisse
Gesundheitsförderung Schweiz
IG Motorrad
Interessengemeinschaft Berner Fahrlehrer IGBF
Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr (IKST)
Konferenz der Kantonsingenieure (KIK)
Konferenz städtischer Polizeidirektoren/innen (KSPD)
Konsumentenforum (kf)
Krebsliga Schweiz
Mobilant.org
motosuisse
Netzwerk Kind und Verkehr, Muri
Pro Velo Bern
Pro Velo Schweiz
Procap Schweiz – für Menschen mit Handicap
Public Health Schweiz
Road Cross Schweiz
Rue de l'Avenir (RdA)
Schweizer Bischofskonferenz (SBK)
Schweizer Wanderwege, Bern
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
Schweizerische Interessengemeinschaft der Fabrikanten und Händler von Kommunal-Maschinen und -Geräten (SIK)
Schweizerische Vereinigung der Elternorganisationen (SVEO)
Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband (SBV)
Schweizerischer Blindenbund
Schweizerischer Carrosserieverband (VSCI)
Schweizerischer Evangelischer Kirchenbund (SEK)
Schweizerischer Fahrlehrerverband (SFV)
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)
Schweizerischer Seniorenrat (SSR)

Schweizerischer Verband für Landtechnik (SVLT)
Schweizerischer Zentralverein für das Blindenwesen (SZB)
Stiftung SchweizMobil
Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt der Armee (SVSAA)
Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt des Kantons Freiburg (svaFR)
strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
Taxi Suisse (Taxi-Group ASTAG)
Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
Touring Club Suisse (TCS)
Transport publics genevois (tpg)
Velokonferenz Schweiz
velosuisse
Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
Verbindung der Schweizer Ärztinnen und Ärzte (FMH)
Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (asa)
Vereinigung Schweizerischer und Liechtensteinischer Verkehrsexperten (VAE)
Verkehr und Infrastruktur (vif) Kanton Luzern
Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)
Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Ackermann Josef
Allenbach Pascal
Bächler Erich
Buntschu Joël-Pascal
Dobler Roland
Felber R.
Gätzi Martha
Oeschger Stephan
Schärer Hansulrich
Schiegg Hans-Olivier
Stehli Alexander
Twerenbold Paul
Walther W.

5. Beilagen

Beilage 1: Ergebnisse «Allgemeine Bemerkungen» und «Allgemeine Fragen»

Beilage 2: Ergebnisse E-StBV

Beilage 3: Ergebnisse E-BSSV