



Bern, 19. Dezember 2025

**Teilrevision der Signalisationsverordnung zur
Übernahme der wichtigsten Inhalte bestimmter
technischer Normen in das Signalisationsrecht
des Bundes;**

**Neue Verordnung des UVEK über die Wegwei-
sung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf
Autobahnen und Autostrassen;**

**Neue Verordnung des UVEK über die besonde-
ren Markierungen;**

Änderung der Ordnungsbussenverordnung

Ergebnisbericht zur Vernehmlassung

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage.....	5
1.2	Inhalt der Vorlage	5
1.3	Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens	5
2	Stellungnahmen	6
2.1	Eingegangene Stellungnahmen	6
2.2	Vorgehen bei der Auswertung der Stellungnahmen	7
2.2.1	Quantitative Auswertung	7
2.2.2	Qualitative Auswertung	8
3	Die Vorlage im Einzelnen	9
3.1	Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV).....	9
3.1.1	Umsetzung des Systemwechsels (Frage 1).....	9
3.1.2	Signale «Flugzeuge» und «Helikopter» (Frage 2)	12
3.1.3	Übernahme der Symbole der touristischen Signalisation und des Langsamverkehrs (Frage 3).....	14
3.1.4	Aufhebung von Symbol-Verweisen (Frage 4)	16
3.1.5	Angabe von Zielen auf Vorwegweisern (Frage 5).....	17
3.1.6	Signal «Campingplatz» und Symbol «Wohnmotorwagen» (Frage 6)	19
3.1.7	Signal «Hotelwegweiser» (Frage 7)	20
3.1.8	Wegweisung für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte (Frage 8)	22
3.1.9	Wegweisung auf Fuss- und Wanderwegen (Frage 9).....	25
3.1.10	Touristische Signalisation auf Haupt- und Nebenstrassen (Frage 10)	29
3.1.11	Nummerierung der Strassen, Anschlüsse und Verzweigungen (Frage 11).....	31
3.1.12	Signal «Anzeige des Fahrstreifenverlaufs bei Baustellen» (Frage 12).....	32
3.1.13	Signal «Tankstelle mit alternativem Treibstoff» (Frage 13)	34
3.1.14	Signal «Notruf-Telefon» (Frage 14)	35
3.1.15	Grundsätze zur Markierung (Frage 15).....	36
3.1.16	Taktil-visuelle Markierungen (Frage 16).....	38
3.1.17	Unterflurleuchten (Frage 17)	41
3.1.18	Mindestlängen von Sicherheitslinien (Frage 18)	42
3.1.19	Fahrstreifenunterteilung (Frage 19)	44
3.1.20	Abweislinien (Frage 20).....	47
3.1.21	Markierung «Doppelte Querlinie» (Frage 21).....	49
3.1.22	Temporäre Leiteinrichtungen (Frage 22)	50
3.1.23	Dauerhafte Leiteinrichtungen (Frage 23)	53
3.1.24	Benennung und zweisprachige Bezeichnung von Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen (Frage 24)	55
3.1.25	Kennzeichnung von Raststätten und Rastplätzen (Frage 25)	56
3.1.26	Signal «Radio-Verkehrsinformation» (Frage 26).....	58
3.1.27	Touristische Signalisation auf Autobahnen und Autostrassen (Frage 27)	59
3.1.28	Verwendung von Markierungen für Haupt- und Nebenstrassen bei Nebenanlagen und auf Rastplätzen (Frage 28).....	60
3.1.29	Markierung «Notfallspur» (Frage 29)	61

3.1.30	Aufhebung von Artikel 101 Absatz 1 SSV (Frage 30)	62
3.1.31	Ausgestaltung der Signale (Frage 31)	64
3.1.32	Signale auf Fahrzeugen (Frage 32)	66
3.1.33	Weitergehende Anforderungen an die Signalisation (Frage 33)	68
3.1.34	Wechselanzeigetafeln (Frage 34)	69
3.1.35	Ergänzung «Leiteinrichtungen» (Frage 35)	71
3.1.36	Rechtsverbindlichkeit-Erklärung technischer Normen (Frage 36)	72
3.1.37	Änderungen von Anhang 1 und Anhang 2 durch das UVEK (Frage 37)	73
3.1.38	Aufhebung von Artikel 115a SSV (Frage 38)	74
3.1.39	Übergangsbestimmung (Frage 39)	75
3.1.40	Anpassungen Anhang 1 (Frage 40)	76
3.1.41	Angepasste Signale, Symbole und Markierungen (Frage 41)	80
3.2	Neue Verordnungen im Zuständigkeitsbereich des UVEK:	84
3.2.1	Verordnung des UVEK über die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen (Frage 42)	84
3.2.2	Verordnung des UVEK über die besonderen Markierungen (Frage 43)	85
3.3	Teilrevision der Ordnungsbussenverordnung (OBV)	91
3.4	Bemerkungen (Frage 45)	93
Anhang 1: Teilnehmende der Vernehmlassung		95

Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

Die Revisionsvorlage wurde überwiegend positiv aufgenommen – insbesondere der Systemwechsel von für rechtsverbindlich erklärten technischen Normen hin zu technischen Normen als «Stand der Technik» fand breite Zustimmung. Die Teilnehmenden würdigten namentlich die durch den Systemwechsel gewonnene Transparenz, die grössere Flexibilität in der Anwendung technischer Normen sowie die allgemein schnellere Anpassungsfähigkeit des Rechts an die Praxis. Die indirekte Verweisung ermögliche es, technologische Entwicklungen und wissenschaftliche Erkenntnisse schneller und effektiver in das Recht einzubinden. Zudem verbessere die Aufnahme zentraler Norminhalte ins Bundesrecht den Zugang zu den Regelungen. Vereinzelt äusserten Vernehmlassungsteilnehmende Vorbehalte zur Tatsache, dass nicht sämtliche Inhalte der VSS-Normen ins Bundesrecht übernommen werden, wodurch Raum für Interpretationen entstehen könnte.

Kritische Rückmeldungen beschränkten sich auf spezifische Aspekte der Vorlage. Mehrere Teilnehmende äusserten Bedenken bezüglich der für den Innen- und Ausserortsbereich festgelegten Mindestlängen von Sicherheitslinien. Insbesondere in kurvigen oder innerstädtischen Gebieten könnten starre Vorgaben nicht immer umgesetzt werden. Flexiblere Regelungen, die es im Einzelfall ermöglichen, lokale Verhältnisse und Besonderheiten zu berücksichtigen, wurden von verschiedenen Kreisen angeregt. Auch bei der neuen Bestimmung zur Fahrstreifenaufteilung forderten zahlreiche Teilnehmende eine flexiblere Anwendung unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten.

Nicht auf ungeteilte Zustimmung stiess der Vorschlag, den Symbol-Katalog zu erweitern und zu modernisieren. Während eine knappe Mehrheit die aus der touristischen Signalisation und der Wegweisung für den Langsamverkehr übernommenen und mit einer einheitlichen Formsprache gestalteten Symbole begrüsst, erachteten andere Teilnehmende deren Anzahl und Stil als zu umfangreich und unnötig komplex. Insbesondere die Symbole für sportliche Aktivitäten wurden teilweise als schwer erkennbar eingestuft. Angeregt wurde sodann, die Symbole klarer zu kategorisieren.

Die neue Verordnung über die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen wurde mehrheitlich begrüsst. Die zahlreichen Rückmeldungen zur vorgeschlagenen Verordnung des UVEK über die besonderen Markierungen zeigen, dass die blosser Übernahme der Inhalte der heutigen UVEK-Weisungen vielen Teilnehmenden zu wenig weit geht. Bei verschiedenen besonderen Markierungen wurden Änderungen beantragt, um die Praxis rechtlich abzubilden und den alltäglichen Herausforderungen des Strassenverkehrs besser gerecht zu werden. So fordern verschiedene Velo-Verbände, den Anwendungsbereich der besonderen Markierung «Rote Einfärbung von Radstreifen an Gefahrenstellen» auszuweiten, um die Sicherheit von Radfahrenden zu erhöhen.

Der neue Ordnungsbussentatbestand für das unzulässige Rechtsvorbeifahren hat mehrheitlich Zuspruch erhalten. Mit der vorgeschlagenen Anpassung werde das Verhältnis zwischen Rechtsvorbeifahren und Rechtsüberholen richtiggestellt. Der neue Tatbestand sei zudem notwendig, um für die Kontrollbehörden und die Verkehrsteilnehmenden Rechtssicherheit zu schaffen. Kritisiert wurde vor allem die mangelnde Klarheit des Begriffs «unzulässiges Rechtsvorbeifahren», da diese Unschärfe zu Unsicherheiten für die Verkehrsteilnehmenden führen könnte. Auch wurde der Revisionsvorschlag als unnötig erachtet, da mit der Anfang 2021 eingeführten Ordnungsbussenziffer für das unzulässige Rechtsüberholen ein ausreichender Schutz bestehe.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das Signalisationsrecht des Bundes verweist für die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung von Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen wiederholt auf technische Normen, insbesondere auf die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Durch diese sogenannte direkte Verweisung erlangen die technischen Normen Rechtsverbindlichkeit. Diese Verweisteknik ist in der Praxis insbesondere wegen ihrer Schwerfälligkeit und der beschränkten Zugänglichkeit der rechtsverbindlichen Normen umstritten. Der Bundesrat hat deshalb im Mai 2020 beschlossen, im Signalisationsrecht keine technischen Normen von privatrechtlichen Organisationen mehr für rechtsverbindlich zu erklären. Als Folge dieses Beschlusses hat das UVEK seine Verordnung über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen¹ auf Anfang 2021 aufgehoben. Gleichzeitig hat der Bundesrat als Übergangslösung die Rechtsverbindlichkeit der wichtigsten technischen VSS-Normen in Artikel 115a der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979² (SSV) aufrechterhalten.

1.2 Inhalt der Vorlage

Die Teilrevision der SSV zielt darauf ab, den vom Bundesrat in Gang gesetzten Systemwechsel abzuschliessen. Künftig sollen technische Normen nicht mehr für rechtsverbindlich erklärt werden (direkte Verweisung). Stattdessen sollen technische Normen den Stand der Technik widerspiegeln und das Signalisationsrecht nur noch indirekt auf sie verweisen. Mit Blick auf diesen Systemwechsel sollen die wichtigsten Inhalte der in Artikel 115a SSV bis Ende 2026 für rechtsverbindlich erklärten VSS-Normen in das Signalisationsrecht des Bundes überführt werden. Der Schwerpunkt soll auf den wichtigsten Grundsätzen der Signalisation und den Abbildungen von Signalen und Markierungen liegen.

Aufgrund des engen Sachzusammenhangs wurden neben der beschriebenen Übernahme wichtiger Normen neue Verordnungen des UVEK zur Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen sowie zu den besonderen Markierungen zur Diskussion gestellt. Ebenfalls Teil der Vorlage bildet der Vorschlag für einen neuen Ordnungsbussentatbestand für das unzulässige Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen und Autostrassen.

1.3 Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens

Das Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision der SSV zur Übernahme der wichtigsten Inhalte bestimmter technischer Normen in das Signalisationsrecht des Bundes wurde vom Bundesrat am 7. Juni 2024 eröffnet und dauerte bis zum 30. September 2024. Zur Vernehmlassung eingeladen wurden die Kantone, interkantonale Konferenzen und Organisationen, in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte, Berggebiete und Wirtschaft sowie weitere Verbände, Organisationen und interessierte Kreise. Den Adressatinnen und Adressaten der Vernehmlassung standen folgende Unterlagen³ zur Verfügung:

- Begleitschreiben zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens,
- Entwurf der Änderungen der Signalisationsverordnung (SSV),
- Entwurf der Änderungen der Ordnungsbussenverordnung⁴ (OBV),
- Entwurf der Verordnung des UVEK über die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen,
- Entwurf der Verordnung des UVEK über die besonderen Markierungen,
- Erläuternder Bericht zur Teilrevision der SSV und OBV,

¹ AS 2020 2161

² SR 741.21

³ Die Vernehmlassungsunterlagen sind auf der Webseite der Schweizer Bundesbehörden einsehbar: www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2024 > UVEK > [Vernehmlassung 2024/50](#).

⁴ SR 314.11

- Erläuternder Bericht zur Verordnung des UVEK über die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen
- Erläuternder Bericht zur Verordnung des UVEK über die besonderen Markierungen,
- Synoptische Übersicht der geplanten Änderungen der SSV und OBV,
- Fragebogen,
- Liste der Vernehmlassungsadressaten.

Gegenstand der Vernehmlassung war zudem das Revisionsprojekt «Teilrevision der Verkehrszulassungsverordnung betreffend den Kurs über Verkehrskunde». Da es sich hierbei um ein thematisch eigenständiges Teilprojekt handelt, wurde dieses nach Abschluss der Vernehmlassung in einem unabhängigen Verfahren weiterbearbeitet. Die Auswertung der Vernehmlassung erfolgt in zwei separaten Ergebnisberichten. Der vorliegende Bericht bezieht sich ausschliesslich auf die Eingaben zu den vorgeschlagenen signalisationsrechtlichen Änderungen und der Anpassung der OBV.

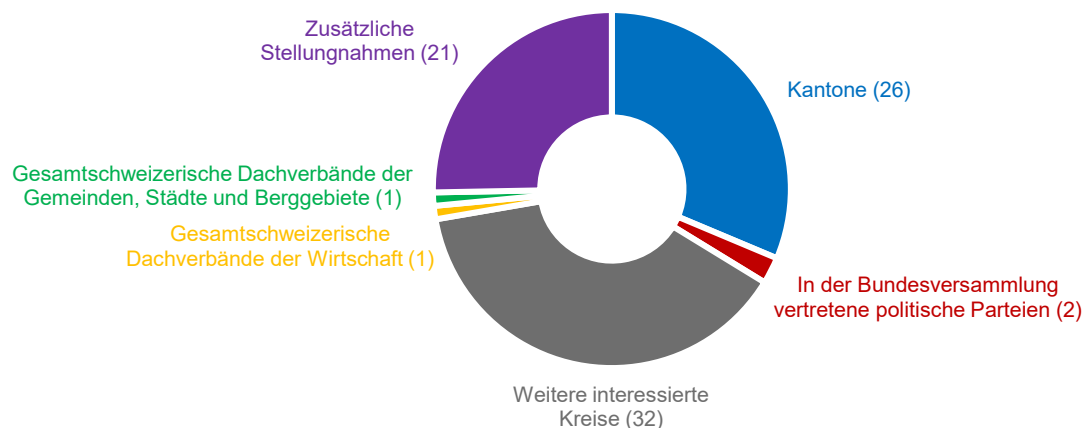
2 Stellungnahmen

2.1 Eingegangene Stellungnahmen

In der Vernehmlassung wurden insgesamt 156 Adressatinnen und Adressaten für eine Stellungnahme eingeladen. Davon haben 61 zur Revisionsvorlage Stellung genommen, unter anderem sämtliche 26 Kantone und zwei in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien (SP und SVP).⁵ 90 Eingeladene haben keine Stellungnahme eingereicht, wozu unter anderem die angefragten Institutionen aus Forschung und Lehre zählen. Ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet haben vier Adressatinnen und Adressaten, nämlich der Schweizerische Gemeindeverband (SGV), die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD), der Schweizerischer Arbeitgeberverband (SAV) und RoadCross Schweiz. Die Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) hat per E-Mail mitgeteilt, dass sie mit den Änderungen einverstanden ist, sofern sie davon betroffen sei. Da die FKS nicht näher präzisiert hat, von welchen Änderungen sie betroffen ist, kann ihre Stellungnahme bei Ziffer 3.1.1 als grundsätzliche Zustimmung aufgeführt, bei den Detailfragen ab Ziffer 3.1.2 jedoch nicht zugeteilt werden.

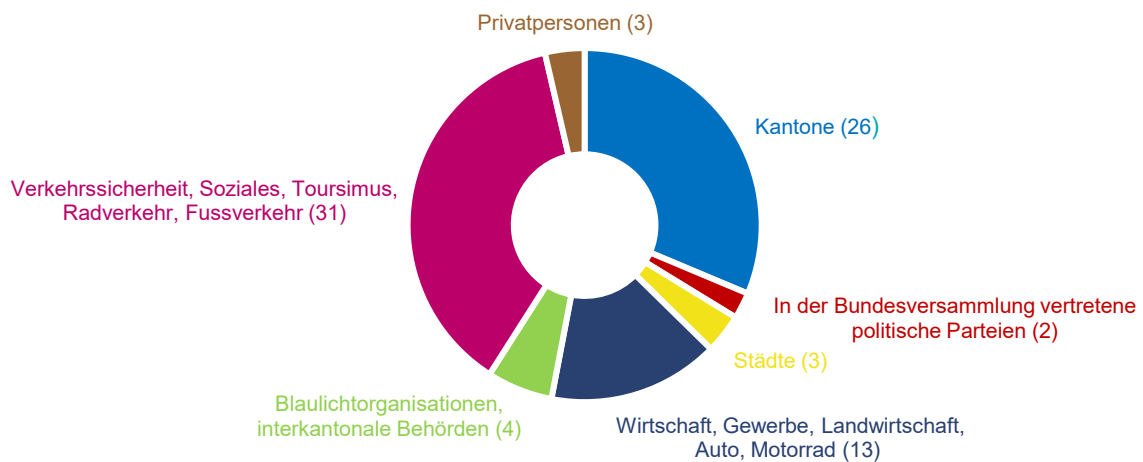
Zu den **62 Stellungnahmen der angeschriebenen Adressatinnen und Adressaten** sind zusätzlich **21 Stellungnahmen von Organisationen und weiteren interessierten Kreisen** eingereicht worden, die nicht in die Liste der Vernehmlassungsadressaten aufgeführt sind. Somit sind in der Vernehmlassung insgesamt **83 Stellungnahmen** eingegangen.

Abb. 1 Teilnehmende der Vernehmlassung



⁵ Die Stellungnahmen sind auf der Webseite der Schweizer Bundesbehörden einsehbar: www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2024 > UVEK > Vernehmlassung 2024/50 > [Stellungnahmen SSV](#).

Abb. 2 Teilnehmende der Vernehmlassung nach thematischen Gruppen



n = 83 Stellungnahmen

Die Stellungnahmen wurden in Form des zur Verfügung gestellten Fragekatalogs und/oder von Begleitschreiben eingereicht. Der Fragebogen ist anhand der vorgeschlagenen Verordnungsänderungen (SSV und OBV) und der zwei neuen UVEK-Verordnungen strukturiert. Er umfasst einen quantitativen Teil (Zustimmung oder Ablehnung der Anpassung oder keine Stellungnahme / nicht betroffen) und einen qualitativen Teil (Bemerkungen / Änderungsantrag):

☐ JA
 ☐ NEIN
 ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Einige Teilnehmende haben ihre Anliegen ausschliesslich im Begleitschreiben (ohne Verwendung des Fragebogens) formuliert, während andere ihre Rückmeldung mehrfach vorgebracht haben, etwa in Form von Anmerkungen im Fragekatalog und im Begleitschreiben. Mehrere Stellungnahmen stimmen inhaltlich überein oder sind nahezu identisch formuliert.

2.2 Vorgehen bei der Auswertung der Stellungnahmen

Alle Stellungnahmen wurden quantitativ und qualitativ ausgewertet. Die Auswertung erfolgt für 44 der 45 Fragen⁶. In einer Tabelle wird bei jeder Frage dargestellt, wie die Stellungnahmen quantitativ gewertet wurden. Die Bemerkungen und Anträge der Teilnehmenden werden in einer weiteren Tabelle aufgeführt und qualitativ ausgewertet.

Für die Auswertung werden die folgenden Farben und Formatierungen verwendet: Die Kantone sind in **Blau** dargestellt; in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien in **Rot**; alle übrigen Adressatinnen und Adressaten sowie weitere interessierte Kreise erscheinen in Schwarz; Teilnehmende, welche bei einzelnen Fragen im Fragebogen mehrere Antwortoptionen ausgewählt haben, sind zusätzlich durch *Kursivschrift* hervorgehoben.

2.2.1 Quantitative Auswertung

Von den 82 Stellungnahmen haben 76 Teilnehmende den quantitativen Teil des Fragenkatalogs (teilweise) ausgefüllt. Dabei haben drei Teilnehmende pauschal auf die Stellungnahmen anderer verwiesen: Die Konferenz der kantonalen Polizeikommandantinnen und -kommandanten (KKPKS) auf die Stellungnahme der

⁶ Da bei der letzten Frage 45 («Haben Sie weitere Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen?») keine konkreten Änderungen vorgeschlagen wurden, wurde auf die quantitative Auswertung verzichtet.

Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS), die Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs (SVSP) auf die Stellungnahme der Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren der Schweiz (KSSD) und der Schweizer Tourismus-Verband (STV) auf die Stellungnahmen von SchweizMobil und der Schweizer Wanderwege (SWW).

Teilnehmende wie die SP oder die SVP, welche nur ein Schreiben, aber keinen Fragebogen eingereicht haben, wurden gestützt auf ihre Anmerkungen in die qualitative Auswertung zur jeweiligen Frage integriert. Die Fragebögen von Frau Sarah Dähler, Herrn Corsin Pfister und Herrn Markus Rohr wurden als eine Stellungnahme der AG Velo der GRÜNEN der Stadt Zürich gezählt.

Die in der Tabelle ausgewiesenen Prozentangaben zu den jeweiligen Ja- und Nein-Antworten wurden zwecks besserer Lesbarkeit auf ganze Zahlen gerundet. Die in Klammern angegebenen Zahlen weisen Rückmeldungen aus, bei denen die Teilnehmenden mehrere Optionen pro Frage angekreuzt haben. Dabei wurde in Fällen, in denen sowohl «Ja» und «keine Stellungnahme / Nicht betroffen» oder «Nein» und «keine Stellungnahme / Nicht betroffen» angekreuzt wurde, die jeweilige «Ja»- bzw. «Nein»-Antwort gezählt.⁷

Bei einigen Fragen haben gewisse Teilnehmende sowohl «Ja» als auch «Nein» angekreuzt. Diese Rückmeldungen wurden nach Möglichkeit und unter Berücksichtigung allfälliger Bemerkungen einer Antwortoption zugeordnet. Fälle, in denen das nicht möglich war, werden in einer Fussnote ausgewiesen.

2.2.2 Qualitative Auswertung

Die qualitative Auswertung erfolgt in einem mehrstufigen Prozess, wobei per Fragebogen und/oder per Schreiben eingereichte Aussagen berücksichtigt wurden. Inhaltlich gleichartige Stellungnahmen verschiedener Teilnehmenden werden sinngemäss wiedergegeben. Sich wiederholende und gleichbedeutende Bemerkungen einzelner Teilnehmenden zu einer Frage werden nur einmal berücksichtigt. Dabei lässt sich eine gewisse Unschärfe beim Zusammenfassen der Stellungnahmen und beim Zuordnen der jeweiligen Teilnehmenden zu den Aussagen nicht gänzlich vermeiden.

Anträge, die über das Ziel der Revision hinausgehen, können nicht berücksichtigt werden und werden nicht dargestellt. Dazu gehören Vorschläge für neue Signale und Markierungen, die nicht Inhalt bestehender technischer VSS-Normen sind. Der genaue Wortlaut der einzelnen Stellungnahmen (inkl. weiterführender Anträge) kann der Zusammenstellung der Vernehmlassungsrückmeldungen entnommen werden.⁸

⁷ Die berücksichtigten Antworten wurden zusätzlich mit Fettdruck hervorgehoben.

⁸ Die Stellungnahmen sind auf der Webseite der Schweizer Bundesbehörden einsehbar: www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2024 > UVEK > Vernehmlassung 2024/50 > [Stellungnahmen SSV](#).

3 Die Vorlage im Einzelnen

3.1 Teilrevision der Signalisationsverordnung (SSV)

3.1.1 Umsetzung des Systemwechsels (Frage 1)

Sind Sie mit der vorgeschlagenen Umsetzung des Systemwechsels von für rechtsverbindlich erklärten technischen Normen (direkte Verweisung) hin zur Beachtung von Wissenschaft, Technik und Erfahrung (indirekte Verweisung) grundsätzlich einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	25 (1)	(1)	0	26	100%	0%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	0	0	1	100%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	7	0	0	7	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	15	1	2	18	94%	6%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	1	0	0	1	100%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	13	0	3	16	100%	0%
Total	67	1	7	75	99%	1%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, AG Velo der SP, AGW, ASTAG, BFU, Brunner, Cyclo, FKS, FSU, FTV, Fussverkehr, GRW, Hindernisfreie Architektur, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgv, SSV, strassenschweiz, STV, SUVA, SVLT, SVSP, SWW, TCS, TGW, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Grundsätzlich unterstützt der Regierungsrat die Änderungen der SSV. Insbesondere die Schaffung einer Möglichkeit für Gemeinden, zweisprachige Signalisationen auf Autobahnen und Autostrassen zu beantragen, unterstützt der Regierungsrat des zweisprachigen Kantons Bern. Die Verschärfung der OBV hingegen lehnt er in dieser Form ab.

BE

Premièrement, vu la rapidité des changements dans le domaine de la signalisation routière, le renvoi direct s'avère administrativement trop lourd en cas de modification. Deuxièmement, le fait que les normes techniques, revêtant un caractère idéal, soient en contradiction avec les normes législatives, revêtant un caractère minimal, incite les services spécialisés chargés de l'élaboration des normes techniques à calquer les premières sur les deuxièmes. Dès lors, in fine, c'est la sécurité générale qui est péjorée. Troisièmement, les normes techniques déclarées juridiquement contraignante ne sont pas publiées, et sont dès lors en contradiction avec l'OPubl. Enfin, les signaux et marquages inscrites dans les normes ne sont pas en conformité avec l'art 5, al. 3 de la LCR.

FR

Die indirekte Verweisung kann zu einer verbesserten Akzeptanz von bekannten und bestehenden technischen Normen führen, indem soweit möglich und sinnvoll Vorgaben zur Grösse in der Verordnung gemacht werden.

LU

Die indirekte Verweisung erlaubt es, technologische Entwicklungen und neue wissenschaftliche Erkenntnisse schneller und flexibler in die Verordnung zu integrieren.	SH
Der Systemwechsel ist sinnvoll und hat zur Folge, dass die Signalisation komplett auf Verordnungsstufe geregelt werden kann.	NW, BFU, L-drive
Nous approuvons sur le principe le renvoi dynamique indirect aux normes techniques ; le projet permet de récupérer un peu de « maîtrise » sur l'application de ces normes, ce malgré la citation expresse d'une liste non exhaustive des « normes reconnues de la technique ». Un cadre plus ouvert avec un renvoi indirect permet une application plus souple des règles techniques et aussi plus en adéquation aux cas spécifiques à traiter. La marge de manœuvre laissée à l'autorité d'exécution sera ainsi plus importante et celle-ci pourra à notre sens notamment adapter son choix en fonction des particularités du cas. Etant précisé que, dans la latitude d'appréciation permise par le renvoi indirect, la nouvelle disposition prévoit que l'autorité <u>doit</u> se conformer aux règles reconnues de la technique. Toutefois, nous relevons que malgré le fait que le projet prévoit aussi de remonter dans l'ordonnance les normes techniques les plus essentielles, la révision actuelle de l'OSR omet d'inclure certains éléments importants des normes VSS, ce qui laisse place à des interprétations et pourrait poser un problème en cas de non-respect des normes. Cela serait particulièrement préoccupant en cas d'accident, lorsque la responsabilité de l'autorité compétente en matière de signalisation routière est en cause.	VD
Zentrale Bestimmungen der SN 640 829a, wie z.B. Ziffer 7 (Definitionen), werden im vorliegenden Entwurf der SSV nicht übernommen. Um die Rechtssicherheit lückenlos zu gewährleisten, ist sicherzustellen, dass die SN 640 829a durch die VSS nicht aufgehoben wird und innert nützlicher Frist an die aktualisierten Bestimmungen angepasst wird oder dass als Übergangslösung eine Richtlinie nach Art. 115 Ziff. 1 SSV erlassen wird.	GE, GR, AGW, FTV, GRW, LUW, NWW, OWW, SchweizMobil, STV, SWW, TGW, WBUR
Wir begrüßen diese Änderung ausdrücklich, ist doch die Zugänglichkeit zu den Normen eingeschränkt.	Cycla, Pro Velo, VCS, Velosuisse
Ausserdem sind wir der Ansicht, dass die technischen Normen generell kostenlos zugänglich sein sollten und der Bund die Kosten der Normen-Abos übernimmt.	VCS
Ja, in Zusammenhang mit der Übernahme der relevanten Vorgaben in die SSV.	Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, SBb, SBV
Die Aufhebung der direkten Verweise auf bestimmte technische Normen in der Signalisationsverordnung ist sinnvoll, da dies die Verordnung flexibilisiert und die Anpassung an sich verändernde Umstände und Normen ermöglicht. Die Beibehaltung direkter Verweise hingegen würde zu starren Verordnungen führen, welche häufig angepasst werden müssten, wenn sich die entsprechenden Normen verändern. Die vorliegenden Anpassungen vermeiden dadurch auch unnötigen administrativen Aufwand, was der sgV grundsätzlich begrüsst.	sgv
Cette modification constitue une solution pragmatique offrant beaucoup d'avantages, notamment pour les véhicules utilitaires et agricoles. Toutefois, il est important de veiller à ne pas créer d'insécurité juridique.	strasseschweiz
Die Suva erachtet es als sinnvoll, dass der Stand der Technik durch die Verordnung mehr rechtliches Gewicht bekommt. Jedoch stellen wir fest, dass die in der VSS-Norm 40 886 beschriebenen Massnahmen nicht, beziehungsweise durch das grössere Verkehrsaufkommen und die immer engeren Platzverhältnisse auf Baustellen nicht mehr, die Anforderungen an eine sichere Baustelle erfüllen. Diese Norm soll nur mehr rechtliches Gewicht bekommen, wenn die Norm aufgrund der Anliegen an mehr Sicherheit auf Strassenbaustellen überarbeitet wird. Deshalb würde es die Suva begrüssen, dass die Verkehrsführung rechtlich nicht stärker gewichtet wird als der Schutz der Arbeitnehmenden.	SUVA
Es ist zu begrüssen, wenn die Vorgaben der VSS neu in der Verordnung und nicht mehr in privaten Normen festgelegt werden. Damit sind die Vorgaben für alle Betroffenen ohne Hindernisse zugänglich!	SVLT
Der VSS begrüsst das Bestreben des ASTRA, der Signalisation und Markierung eine bessere rechtliche Bedeutung zu geben und auf eine indirekte Verweisung umzustellen. Wir möchten aber auch darauf hinweisen, dass dies gewisse Auswirkungen haben wird auf die zukünftige Ausgestaltung von Signalen und Markierungen, falls die technischen Vorgaben nicht konsequent eingehalten werden. So können diverse Elemente nicht in einem Gesetzestext geregelt werden, wie bspw. Schriftgrössen, Farbtöne, Reflexionseigenschaften etc. Dies ist üblicherweise in technischen Normen besser aufgehoben. Wir schlagen vor, dass sich das ASTRA und der VSS zeitnah darüber austauschen, wie mit den von der Änderung betroffenen Normen umgegangen werden muss, damit weder Lücken noch Doppelspurigkeiten entstehen.	VSS

Die rechtliche Verbindlichkeitserklärung verbessert die Erfolgsaussichten von Einsprachen bei technisch ungenügender Veloinfrastruktur

AG Velo der SP

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

BE, AGVS

Der AGVS vertritt die Position, dass sich das jetzige System bewährt hat und kein kompletter Systemwechsel notwendig sei. Sind technische Vorgaben direkt oder mit Verweisen auf eine Norm in der SSV geregelt, besteht keine Gefahr, dass der aktuelle Stand der Technik jeweils im Einzelfall ausgelegt werden muss. Insofern begrüßen wir die direkte Übertragung von technischen Normen in die Verordnung, lehnen aber einen indirekten Verweis auf den aktuellen Stand der Wissenschaft, Technik und Erfahrung ab. Mit einem indirekten würde eine feste gesetzliche Definition fehlen, welche im Sinne der Rechtssicherheit unbedingt zu fordern ist.

AGVS

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

ACS, Graf, IG Campingland, NVB+NGF, Uster, VöV, Womoland

3.1.2 Signale «Flugzeuge» und «Helikopter» (Frage 2)

Sind Sie mit den Anträgen des BAZL einverstanden, die Gefahrensignale «Flugzeuge» (1.28) und «Helikopter» (1.29) in die SSV aufzunehmen (Art. 14 Abs. 2 und 3 E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Anzahl			Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	
1. Kantone	26	0	0	26	100%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%
5. Weitere interessierte Kreise					
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	8	2	8	18	80%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%
5.4 Versicherungswesen	0	0	2	2	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	1	0	15	16	100%
Total	41	2	31	74	95%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, AGVS, ASTAG, Brunner, FSU, KKPks, KSSD, SSV, strasseschweiz, SVSP, TCS, VSS, VFAS

Bei ähnlichen Anliegen beispielsweise Wildwechsel, wollte man von einer eventuellen Gefahr warnen und vermutlich die Fahrzeuglenkenden zu einer reduzierten Geschwindigkeit bewegen oder beim Signal Kinder die Aufmerksamkeit erhöhen. In der Praxis sind diese Signale jedoch nicht wirksam. Aufgrund der Rechtsgrundlagen sind solche Signale jedoch zulässig und eine Diskussion über deren Mehrwert obsolet. Entsprechend weisen wir an dieser Stelle darauf hin, dass genau solche kaum wirksamen Signale zu einem Schilderwald führen.

AG

Die neuen Gefahrensignale verbessern die Verkehrssicherheit.

GL

Die Signale können (wieder - was die Flugzeuge angeht) aufgenommen werden. Hier zeigt sich allerdings genau die Schwerfälligkeit der SSV. Das Wiener Übereinkommen von 1968 regelt die Form des Gefahrensignals und die Möglichkeit, bei Bedarf auch andere Inhalts-Symbole zu verwenden. Die zusätzliche Regelung in der nationalen Verordnung geht gegen das eigentliche Ziel der SSV-Anpassungen, flexibler sein zu können.

VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

L-drive, VöV

Grundsätzlich möchten wir zu bedenken geben, dass es nicht angebracht und im Sinne der Verkehrssicherheit ist, die Vielfalt der Verkehrsschilder/Signalisationen immer weiter zu erhöhen. Anstelle der immer fortschreitenden Regelungsdichte plädieren wir stattdessen für eine Schärfung des Verkehrssinns der Verkehrsteilnehmenden mittels Aus- und Weiterbildung, sowie Aufklärung.

L-drive

Das vor einigen Jahren durchgeführte Projekt VERVE hatte zum Ziel, den Schilderwald zu reduzieren. Insbesondere hier verspüren wir eher wieder die Tendenz, die Anzahl Schilder und Symbole zu vergrössern. Z. B. muss doch in diesem Fall das frühere Gefahrensignal 1.28 genügen um vor Flugobjekten zu warnen.

VöV

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

ACS, AG Velo der SP, AGW, BFU, Cycla, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, Lohnunternehmer, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, SSV, STV, SUVA, SVLT, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, WBUR, Womoland

3.1.3 Übernahme der Symbole der touristischen Signalisation und des Langsamverkehrs (Frage 3)

Sind Sie damit einverstanden, dass die in der Wegweisung verwendbaren Symbole in einem neuen Absatz geregelt und die Symbole der touristischen Signalisation und des Langsamverkehrs in Anhang 2 Ziffer 5 übernommen werden (Art. 49 Abs. 2^{bis} E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl		Anteil (%)	
				Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden	
1. Kantone	24	2	0	26	92%	8%	
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%	
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%	
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%	
5. Weitere interessierte Kreise							
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	16	1	1	18	94%	6%	
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	0	1	2	100%	0%	
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%	
5.5 Übrige	1	0	0	1	100%	0%	
6. Zusätzliche Stellungnahmen	4	11	3	18	27%	73%	
Total	53	14	9	76	79%	21%	

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AG Velo der SP, AGVS, ASTAG, BFU, Cyclo, Hindernisfreie Architektur, FSU, Fussverkehr, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SBb, SBV, SSV, strassenschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Die Grösse der Symbole ist für eine gute Erkennbarkeit ausschlaggebend. AR

Die Zusammenfassung und Zuordnung in einzelne Gruppen ist sinnvoll. Alle Symbole, mit Ausnahme von Symbol 5.41.11 (Hallen), sind verständlich und klar. LU

Das Symbol 5.41.1 (Eisbahn) ist nicht verständlich UR

Il serait judicieux de rajouter les chiffres de référence, soit après « Entreprise » (chiffre 4.49) et « Hôtel » (chiffre 4.49.1), afin de garantir une meilleure clarté et cohérence dans la réglementation. VD

Es ist praxisgerecht, wenn alle Symbole an derselben Stelle zu finden sind Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, SBb, SBV



Zusätzlich beantragen wir folgende Ergänzung: Die Wegweisung für Fahrräder ist oft zu klein, so dass sie übersehen wird. Es sollen deshalb zusätzlich grössere Formate eingeführt werden, welche an Stellen mit hoher Geschwindigkeit (z. B. bergab) und an unerwarteten Stellen (z. B. unerwarteter Linksabbieger mit Wegweiser auf der linken Strassenseite) verwendet werden können. AG Velo der SP

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

GE, GR, AG Velo der GRÜNEN, AGW, Brunner, FTV, Grossenbacher, GRW, LUW, NWW, OWW, SchweizMobil, STV, SWW, TGW, WBUR

Sur le principe, l'intégration des symboles de la signalisation touristique et de la mobilité douce fait sens, mais certains des nouveaux symboles ne sont pas facilement lisibles pour un usager de la route. Il convient cependant de distinguer dans l'ordonnance les symboles se référant aux catégories de mobilité douce (notamment 5.32, 5.34, 5.34.1, 5.34.2, 5.34.3) de ceux qui donnent une information supplémentaire sur les moyens de transport, installations et points d'intérêts que l'on peut trouver à une destination donnée (cf. chap. 14 SN 640 829a).

GE

Les symboles "fauteuil roulant"  et "wc adaptés aux fauteuils roulant"  tels que décrits dans le guide de recommandations "Signalisation pour les offres proches de la randonnée pédestre" ainsi que les autres symboles disponibles dans l'application de la Confédération MISTRA LV doivent également être intégrés.

In Anhang 2 Ziffer 5 sollen die Symbole nach Art. 54a und 54b (Mobilitätspiktogramme Langsamverkehr: 5.31; 5.32; 5.33; 5.33.1; 5.34; 5.34.1; 5.34.2; 5.34.3; 5.41.3) in einer separaten Kategorie von den restlichen Symbolen dargestellt werden.

GR, AGW, FTV, GRW, LUW, NWW, OWW, SchweizMobil, STV, SWW, TGW, WBUR

Begründung: Mobilitätspiktogramme Langsamverkehr klären die Mobilitätsform, für welche die Signalisation gilt. Die Symbole haben entsprechende Erwähnungen in der Verordnung und eine hohe Bedeutung. Die restlichen Symbole sind eine Zusammenstellung welche zusätzlich auf Wegweisern und insbesondere der touristischen Signalisation verwendet werden können.

Ergänzend mit den Symbolen aus «wandernahe Angebote».

FTV

Wegweisung für Veloverkehr grösser anzeigen; also in grösseren Formaten (bspw. für Orte wo schnell gefahren wird oder schlechte Sicht besteht).

AG Velo der GRÜNEN, Brunner, Grossenbacher

Keine Stellungnahme (in Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

IG Campingland, Graf, NVB+NGF, sgV, Uster, VöV, Womoland

3.1.4 Aufhebung von Symbol-Verweisen (Frage 4)

Sind Sie damit einverstanden, dass Artikel 51 Absatz 3 und Artikel 52 Absatz 7 SSV aufgehoben werden?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl		Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	
1. Kantone	25	1	0	26	96%	4%	
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%	
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%	
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%	
5. Weitere interessierte Kreise							
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	14	0	4	18	100%	0%	
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%	
5.4 Versicherungswesen	0	0	2	2	0%	0%	
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%	
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2	0	13	15	100%	0%	
Total	47	1	25	73	98%	2%	

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, Cyclä, FSU, Fussverkehr, KKPks, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SSV, strasseschweiz, SVLT, SVSP, TCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Ja, sofern Art. 49 Abs. 2^{bis} E-SSV tatsächlich eingeführt wird.

VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

SO

Aus unserer Sicht ist der bisherige Art. 51 Abs. 3 und Art. 52 Abs. 7 nicht vollständig vom neuen Art. 89a Abs. 6 abgedeckt.

SO

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

ACS, AG Velo der SP, AGW, FTV, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, STV, SUVA, SWW, TGW, Uster, VCS, VöV, WBUR, Womoland

Das sollten die betroffenen Ortschaften selber entscheiden können. Nur sie können beurteilen, wie wichtig für sie die Angabe zu einer Fähre, einem Autoverlad, etc. ist.

ACS

3.1.5 Angabe von Zielen auf Vorwegweisern (Frage 5)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Ziele, die auf Vorwegweisern angegeben werden dürfen, künftig in einem neuen Absatz geregelt und um zwei weitere Ziele (Ziele für Fahrräder, touristische Ziele) ergänzt werden (Art. 52 Abs. 1^{bis} E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl		Anteil (%)	
				Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden	
1. Kantone	25	1	0	26	96%	4%	
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%	
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%	
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%	
5. Weitere interessierte Kreise							
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	13	3	2	18	81%	19%	
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%	
5.4 Versicherungswesen	0	0	2	2	0%	0%	
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%	
6. Zusätzliche Stellungnahmen	4	0	12	16	100%	0%	
Total	48	4	22	74	92%	8%	

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AG Velo der SP, AGVS, ASTAG, Brunner, Cycla, FSU, KKPks, KSSD, Lohnunternehmer, Pro Velo, SSV, strasseschweiz, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Oui, il s'agit d'une formalisation d'une pratique déjà en vigueur dans notre canton.

FR

Cela facilite la lisibilité des itinéraires pour la mobilité douce et le trafic touristique.

FR, JU

Die Zielführung für den Fahrradverkehr - insbesondere die Routen für touristische Sehenswürdigkeiten - können so verbessert werden.

GL

Dem Vorschlag kann nur im Falle der Berücksichtigung des nachfolgenden Änderungsantrags zugestimmt werden. Im Textvorschlag des Art. 52 Abs. 1, 1bis und 7 Bst. d werden neben den Velos auch die «fahrzeugähnlichen Geräte» aufgeführt. Da diese dem Fussgänger gleichgestellt sind, sind wir der Meinung, diese in den Vorwegweisern wegzulassen (sonst müssten auch Fusswegziele ergänzt werden können, was zu einer Überbelegung des Vorwegweisers führen kann). Vorwegweiser sind ausserorts für den MIV ausgelegt. Die Wegweisung für den Langsamverkehr sollte neben den Flächen für den Langsamverkehr separat platziert werden.

NW

Es sollte sichergestellt werden, dass die Lesbarkeit der Signale nicht durch eine «Überinformation» gemindert wird.

SG

Wir begrüßen diese Möglichkeit ausdrücklich. Sie erleichtert die Orientierung auf dem Velo und zum Auffinden geeigneter Wege und trägt damit zur Erhöhung der Sicherheit von Velofahrenden bei.

2rad, Cycla, Pro Velo, VCS, Velosuisse

Ja, die rechtliche Verankerung ist wünschenswert. Allerdings sollte die detaillierte Ausgestaltung auf Normstufe vorgeschrieben bleiben.

VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, BFU, Fussverkehr, L-drive

Ziele für Velos und Fahrzeugähnliche Geräte (FäG) sollten zumindest auch separat beschil-
dert werden können. Es darf nicht verpflichtend auf Vorwegweisern sein.

AG

Begründung: Vorwegweiser sind teilweise mit vielen Informationen versehen und noch mehr
Infos erschweren die Lesbarkeit unnötig. Allenfalls lenkt gerade das rote Feld von den an-
deren Zielen ab. Zudem haben die Velofahrenden oftmals auch andere Fahrtrichtungen als
die Ziele des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Wir erachten separate Tafeln häufig
besser geeignet. Damit können die Informationen an die Velofahrenden an besser geeigne-
ten Standorten vermittelt werden.

Im Textvorschlag zu Art. 52 Abs. 1, 1bis und 7 Bst. d E-SSV werden neben den Velos auch
die «fahrzeugähnlichen Geräte» aufgeführt. Da diese den Fussgängern/-innen gleichgestellt
sind, empfehlen wir (BFU) / beantragen wir (L-drive), diese auf den Vorwegweisern wegzulassen
(ansonsten müssten konsequenterweise auch Fusswegziele ergänzt werden, was
zu einer Überfrachtung des Vorwegweisers führen kann). Vorwegweiser sind ausserorts für
den MIV ausgelegt. Die Wegweisung für den Langsamverkehr sollte neben den Flächen für
den Langsamverkehr separat platziert werden.

BFU, L-drive

Wir sind damit einverstanden, dass die Vorwegweiser auch Ziele, die mit dem Fahrrad an-
gefahren werden können, aufnehmen können. Wir sind der Ansicht, dass es keinen Grund
gibt, bei den Fuss- und Wanderwegweiser keine Vorwegweiser zu erlauben.

Fussverkehr

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

AGW, FTV, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV,
SchweizMobil, sgV, STV, SUVA, SWW, TGW, Uster, VöV, WBUR, Womoland

3.1.6 Signal «Campingplatz» und Symbol «Wohnmotorwagen» (Frage 6)

Sind Sie mit der neuen Regelung des Signals «Campingplatz» und mit der neuen Möglichkeit, anstelle des Symbols «Wohnanhänger» (5.27) das Symbol «Wohnmotorwagen» (5.28) verwenden zu können, einverstanden (Art. 54 Abs. 3, Art. 62 Abs. 1 und 2 sowie Art. 115 Abs. 3 E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl		Anteil (%)	
	Einverstan-	Nicht Einverstan-	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Total	Einverstan-	Nicht Einverstan-	
1. Kantone	26	0	0	26	100%	0%	
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%	
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%	0%	
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%	
5. Weitere interessierte Kreise							
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	0	7	18	100%	0%	
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	0	1	2	100%	0%	
5.4 Versicherungswesen	0	0	2	2	0%	0%	
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%	
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2	0	13	15	100%	0%	
Total	46	0	27	73	100%	0%	

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, IG Campingland, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, SSV, strassschweiz, SVLT, SVSP, TCS, VFAS, VSS, Womoland

Laisser la possibilité d'utiliser le symbole caravane

VD

Sehr gute Lösung, da es den aktuellen Verhältnissen angepasst und notwendig ist.

IG Campingland,
Womoland

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

2rad, AG Velo der SP, AGW, Cyclo, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, SSV, STV, SUVA, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, WBUR

3.1.7 Signal «Hotelwegweiser» (Frage 7)

Sind Sie damit einverstanden, dass das Signal «Hotelwegweiser» in die SSV aufgenommen wird (Art. 54 Abs. 9 E-SSV; Vermassung in Anhang 1; neue Abbildung 4.49.1)?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl		Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden	
1. Kantone	26	0	0	26	100%	0%	
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%	
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%	0%	
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%	
5. Weitere interessierte Kreise							
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	1	6	18	92%	8%	
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%	
5.4 Versicherungswesen	0	0	2	2	0%	0%	
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%	
6. Zusätzliche Stellungnahmen	1	0	14	15	100%	0%	
Total	44	1	28	73	98%	2%	

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, Fussverkehr, KKPKS, KSSD, Lohnunternehmer, SSV, strasseschweiz, SVLT, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Wir beantragen, dass neu auch analog ein Wegweiser für Restaurants mit dem Symbol Messer und Gabel mit Namen offiziell aufgenommen wird. Im Kanton Aargau werden Restaurantwegweiser seit vielen Jahren gemäss kantonaler Praxis bewilligt (bisher ohne Symbol).

AG

Der Begriff 'Hotel' enthält vorhandene Betten, weshalb das Piktogramm 'Bett' überflüssig ist.

AR, SG

Bei mehr als drei Hotel-Wegweisern sollte nur ein Wegweiser mit der Aufschrift 'Hotels' angebracht werden. Ansonsten besteht die Gefahr, von überfüllten und somit nicht mehr gut lesbaren Wegweiser-Ständern.

AR

Attention néanmoins, notamment dans les zones fortement touristiques, que les panneaux complémentaires ajoutés ne rendent pas la lisibilité des signaux d'indications compliquée ou le temps d'attention pour la lecture de ceux-ci rallongé. En effet, cela pouvant entraîner un manque d'attention de la part du conducteur. Il serait peut-être judicieux de limiter les nombres d'indications par panneaux ou alors ne pas le implémenter sur ceux relatifs au indications principales de circulation.

FR

Aber: Durch die Verbreitung von Navigationsgeräten ist es fraglich, ob Hotelwegweiser überhaupt noch notwendig sind.

ZG

La clarification de la **signalisation directionnelle des hôtels** est bienvenue. Plus généralement, en zone rurale ou périurbaine, certains établissements publics tels que buvettes ou métairies sont difficiles à atteindre sans signalisation. Aujourd'hui, seuls l'indicateur de direction pour routes secondaires (OSR 4.33) muni du symbole "Restaurant" ou le signal OSR 4.86 "Restaurant" (qui ne permet pas d'indiquer le nom de l'établissement), tous deux de dimensions imposantes, peuvent être utilisés pour signaler des restaurants. Il serait souhaitable de pouvoir utiliser l'indicateur de direction "Hôtel" (OSR 4.49.1), aux dimensions plus restreintes, pour signaler des restaurants, en faisant précéder le nom de l'établissement par le symbole "Restaurant".

SSV

Ja, die rechtliche Verankerung ist wünschenswert. Allerdings sollte die detaillierte Ausgestaltung auf Normstufe vorgeschrieben bleiben.

VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

L-drive

Die Aufnahme von Hotelwegweisern erachten wir als unnötig und nicht in erster Linie Sache des Strassenverkehrsrechts zu sein.

L-drive

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

2rad, AG Velo der SP, AGW, Cycla, FTV, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, SSV, STV, SUVA, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, WBUR, Womoland

3.1.8 Wegweisung für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte (Frage 8)

Sind Sie mit den Anpassungen in Artikel 54a SSV betreffend die Wegweisung für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte, mit der Vermassung der Signale in Anhang 1 sowie mit den neuen Abbildungen 4.50.1 – 4.51.4 einverstanden?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl	Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	23	3	0	26	88%	12%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	2	0	6	67%	33%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	15	2	1	18	88%	12%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	3	10	5	18	23%	77%
Total	48	17	11	76	74%	26%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, LU, OW, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AG Velo der SP, AGVS, ASTAG, BFU, Cyclä, FSU, Fussverkehr, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Wir weisen darauf hin, dass Abs. 7 wohl auf Offroad-Strecken abzielt. Gemäss Art. 1 SSV gilt die SSV aber nur auf Strassen. Ist es möglich im Rahmen der SSV die Routen für Mountainbikes (MTB) abzuwickeln? Oder müsste Art. 1 SSV nicht dafür angepasst werden?

AG

Die Bestimmung soll nicht für alle Motorfahräder gelten, sondern nur für E-Bikes.

AI, AR, SG

Dass im Bereich MTB gegenüber Fussgängern Vorsicht geboten ist, wird begrüsst. Dies müsste auch im Bereich Veloverkehr der Fall sein, wenn E-Bikes und Fussgänger auf derselben Fläche geführt werden. Grundsätzlich ist dies allgemein gültig und nicht nur auf das Signal bezogen. Entsprechend müsste dieser Hinweis in der VRV ergänzt werden.

SG

Idem question 5.

FR

FäG und Velos sollten ausserorts, wo Vorwegweiser zum Zug kommen, abseits der MIV-Fahrbahn geführt werden. Die Signalisation/Wegweisung für diese Benutzergruppe sollte ebenfalls abseits der Vorwegweiser für den MIV platziert sein. Der MIV ist ausserorts mit 80 km/h unterwegs und sollte nicht durch irrelevante Informationen auf seinen Vorwegweisern abgelenkt werden.

NW, BFU, L-drive

Grundsätzlich sind keine Informationen für fäG-Benutzer:innen vorzusehen, da die fäG den Fussgänger:innen gleichgesetzt sind und nicht den Fahrradfahrer:innen (was diese Art der Signalisation dann auch suggerieren würde).

L-drive

Wir begrüßen namentlich den Wegfall des Begriffs "Route", damit auch Ziele abseits von signalisierten Routen angezeigt werden können.

2rad, Cyclä, VCS, Velosuisse

Wir befürworten diese Regelung nur unter der Voraussetzung, dass in Absatz der Zusatz: «Er verpflichtet die Benutzer zu besonderer Rücksicht gegenüber Fussgängern; wo die Sicherheit es erfordert, haben sie Warnsignale zu geben und nötigenfalls anzuhalten.» aufgenommen wird, so wie es beim Absatz 3 für die Mountainbikes der Fall ist. Dies aus Gründen der Verkehrssicherheit.	ACS
Die Suva befürwortet aus Präventionssicht eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden so weit möglich sowie entsprechende Beschilderung.	SUVA
Die SSV lässt viel Spielraum bei der Dimensionierung der Signale. Vorteil einer technischen Norm ist es, diese verschiedenen Fälle im Detail zu regeln. Ansonsten besteht die Gefahr von Wildwuchs (z.B. immer Verwendung der Maximalgrössen).	VSS
Grössere Formate zulassen und deren Verwendung in diesem Artikel regeln	AG Velo der SP
Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäussert)	
GE, GR, VD, AG Velo der GRÜNEN, Brunner, FTV, Grossenbacher, GRW, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, Schweiz-Mobil, STV, SWW, TGW, WBUR	
Pour la signalisation des itinéraires destinés aux cycles, l'indication des kilomètres est pertinente mais, à l'instar des chemins piétonniers et sentiers de randonnée pédestre, l'indication d'un temps de trajet associé à la destination doit également être admissible.	VD
Art. 54a, alinéa 3, seconde phrase Il oblige leurs utilisateurs à faire preuve d'égards particuliers pour les piétons ; lorsque la sécurité l'exige, les cyclistes sont tenus de les avertir et, au besoin, de s'arrêter. <u>Proposition d'amendement:</u> Supprimer cette phrase, dans la mesure où elle consacre une règle de comportement (qui devrait donc figurer dans l'OCR à propos de ce type de sentier) et non une indication de direction (OSR pour savoir où se trouve ce type de sentier).	GE
ART. 54A ZIFFER 6 Bst. B Auf Wegweisern können zusätzlich angegeben werden: b: ergänzende Informationen wie Nummer oder und Name einer nationalen, regionalen oder lokalen Route... Begründung: Routenfelder können auch für weitere Routen (= keine SchweizMobil-Routen) angewendet werden (z.B. ohne Nummer oder beim Mountainbiken auch mit Grossbuchstaben anstelle von Nummern).	GE, GR, GRW, LUW, NWW, OWW, STV, SWW, TGW, WBUR
ART. 54A ZIFFER 6 Bst. B Auf Wegweisern können zusätzlich angegeben werden: b: ergänzende Informationen wie Nummer, Buchstabe oder und Name einer nationalen, regionalen oder lokalen Route...	FTV
ART. 54A ZIFFER 6 Bst. B Auf Wegweisern können zusätzlich angegeben werden: b: ergänzende Informationen wie Nummer und oder Name einer nationalen, regionalen oder lokalen Route...	SchweizMobil
ART. 54A ZIFFER 7 Entlang von gekennzeichneten Strecken Routen für Mountainbikes können zur Orientierung Begründung: Nicht nur auf Routen, sondern auf allen gekennzeichneten Strecken (z.B. Trails/Pisten, Verbindungen etc.) sollen Richtungspfeile aufgemalt werden können.	GE, GR, FTV, GRW, LUW, NWW, OWW, SchweizMobil, STV, SWW, TGW, WBUR
ART. 54A ZIFFER 8 Entlang von gekennzeichneten Strecken signalisierten Routen dürfen an Signalposten Informationstafeln zur Streckenführung angebracht werden. Begründung: Für die Signalisation von Trails und Mountainbikestrecken braucht es zwingend Spielraum, um ortsbezogen geeignete Informationen mittels Informationstafeln anzubringen. Z.B. für Informationen analog der heutigen BFU-Pistensignalisation. Der Begriff Routen ist zu eng gefasst und soll auf alle gekennzeichneten (=signalisierten oder markierten) Strecken/Trails/Pisten ausgeweitet werden.	
Wir begrüßen den Wegfall des Begriffs "Route", damit auch Ziele abseits von signalisierten Routen angezeigt werden können. Um klar zu machen, dass auch Alltagsrouten bezeichnet und nummeriert werden können, soll Abs. 6 lit. b entsprechend umformuliert werden.	Pro Velo

Im übrigen soll es auch möglich sein, analog den Wanderwegweisern (Art. 54b, Abs. 3, Bst. a), die Fahrzeit zum angegebenen Ziel anzugeben. Entsprechend schlagen wir folgende Änderung/Ergänzung von Abs. 6 vor:

a. die Entfernung zum angezeigten Ziel;

b. die geschätzte Fahrzeit zum angezeigten Ziel;

c. ergänzende Informationen wie Nummer und Name einer nationalen, regionalen oder lokalen **Alltags- oder Freizeitroute** in einem Feld

Die Angaben von Routennamen und -nummern gemäss VSS-Norm 640 829a sind schlecht lesbar, wie das Beispiel 4.51.4 im Anhang 2 zeigt. Diese Norm sieht vor, dass die Nummern durch den Rahmen abgeschnitten und mit Angaben überladen sind. Ausserdem sind die Texte aus der Ferne kaum lesbar.

Wegweisung für Veloverkehr grösser anzeigen; also in grösseren Formaten (bspw. für Orte wo schnell gefahren wird oder schlechte Sicht besteht).

AG Velo der
GRÜNEN, Brunner,
Grossenbacher

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

AGW, Graf, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, NVB+NGF, SBb, SBV, sgV, Uster, VöV, Womoland

3.1.9 Wegweisung auf Fuss- und Wanderwegen (Frage 9)

Sind Sie mit dem neuen Artikel 54b E-SSV betreffend die Wegweisung auf Fuss- und Wanderwegen, mit der Vermassung der Signale in Anhang 1 sowie mit den neuen Abbildungen 4.52.1 – 4.52.6 einverstanden?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl	Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	24	2	0	26	92%	8%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	2	0	6	67%	33%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	1	6	18	92%	8%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	1	0	0	1	100%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2	8	5	15	20%	80%
Total	46	13	14	73	78%	22%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, JU, LU, OW, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, ACS, ACVS, ASTAG, BFU, FSU, Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, SBb, SBV, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Wir weisen auch hier darauf hin (analog zur Frage 8), dass Wanderwege meist abseits von Strassen liegen und somit die Regelung im SSV kaum anwendbar ist. Oder Art. 1 SSV angepasst werden müsste?

AG

Zur Klärung der mit dem Wegweiser angesprochenen Verkehrsteilnehmer sollte die Möglichkeit der Ergänzung des Wegweiser mit dem Symbol Fussgänger (5.34) zulässig sein (analog dem Wegweiser 4.52.5).

BE

Bei Art. 54b Abs. 2 Bst. a fehlt der Hinweis, dass bei Bergwanderwegen die Farben weiss-rot-weiss angebracht werden.

SG

Art. 54b Abs. 2 ist mit einem weiteren Bst. zu versehen, der es offiziell erlaubt, Piktogramme anzubringen (Bahnhof, Seilbahn, Schiff usw.). Wenn schon Nummern und Namen von SchweizMobil speziell erwähnt werden, sollten auch Piktogramme erwähnt werden.

Le Canton approuve le fait que la signalisation pour la randonnée pédestre figure maintenant formellement à l'OSR. Nous constatons que la signalisation pour la randonnée hivernale figure également désormais à l'OSR au même titre que la randonnée classique. Toutefois, nous constatons aussi que la randonnée hivernale ne figure pas au niveau de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR ; RS 704).

VD

Grundsätzlich ist Fussverkehr Schweiz einverstanden, dass die Fuss- und Wanderwegweisung in die SSV aufgenommen wurde. Wir haben dennoch zwei Ergänzungsanträge:

Fussverkehr

- Wir beantragen, dass der Absatz 3 folgendermassen ergänzt, wird:
 - d. Angaben zur Hindernisfreiheit und des entsprechenden Schwierigkeitsgrades.

Begründung: Die Formulierung in c ist nicht wirklich klar formuliert, wir würden es begrüßen, wenn explizit erwähnt wird, dass diese Information auch auf dem Wegweiser sein kann.

- Wir beantragen, dass die Fusswegweiser und die entsprechende Bestätigungstafel einen dünnen schwarzen Rand haben kann, wenn sie auf einem weissen Hintergrund angebracht werden.

Begründung: Fusswegnetze sind in der Regel innerorts. Dabei werden insbesondere die Bestätigungstafeln regelmässig direkt an einer Fassade angebracht. Da viele Fassaden weiss sind besteht die Gefahr, dass die Bestätigungstafel wegen dem fehlenden Kontrast nicht wahrgenommen wird. Mit einem dünnen, schwarzen Rand ist diese Problem einfach zu beheben.

Allerdings sehen wir den Bedarf für eine inhaltliche Ergänzung entweder in Absatz 5 oder in einem neuen Absatz:

Neu: 6 Entlang von signalisierten Routen, die sich für die Nutzung mit einem Rollstuhl eignen, wird ergänzend der Schwierigkeitsgrad nach dem Leitfaden „Signalisation wandernaher Angebote; Rollstuhlwanderwege“ gekennzeichnet.

Alternativ in Absatz 5 ergänzen: 5 Entlang von signalisierten Routen dürfen an Signalpfosten Informationstafeln zur Streckenführung und zu den besonderen Anforderungen an die Benutzung der Wege angebracht werden, insbesondere Hinweise auf den Schwierigkeitsgrad des Weges für die Benutzung mit einem Rollstuhl, gemäss dem Leitfaden „Signalisation wandernaher Angebote; Rollstuhlwanderwege“.

Hindernisfreie Architektur, SBB, SBV

Die SSV lässt Spielraum bei der Dimensionierung der Signale. Vorteil einer technischen Norm ist es, diese verschiedenen Fälle im Detail zu regeln. Ansonsten besteht die Gefahr von Wildwuchs (z.B. immer Verwendung der Maximalgrössen).

VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäussert)

GE, GR, AGW, FTV, GRW, LUW, NWW, OWW, SchweizMobil, STV, SWW, TGW, WBUR

ART 54B CHIFFRE 1

GE, FTV

L' «Indicateur de direction pour réseaux de chemins pour piétons» (4.52.1) portant une inscription noire sur fond blanc est utilisé pour indiquer la direction **de certains chemins et liaisons des sur les réseaux de chemins pour piétons** au sens de l'art. 2 LCPR3, **particulièrement propices à la promenade, à la course à pied ou les chemins de loisir accessibles aux fauteuils roulants.**

Explication : Aujourd'hui généralement utilisée en Suisse pour signaler des chemins de promenade thématiques ou des chemins de loisir accessibles en fauteuil roulant, le système de signalisation dont il est fait mention dans cet article constitue un outil important pour signaler les itinéraires, chemins et liaisons pédestres destinés à la promenade qui se trouvent à l'interface entre le réseau de chemins de randonnée pédestre en principe situé en dehors des agglomérations selon la LCPR, et le réseau des chemins piétons, fonctionnel – "de tous les jours" situé à l'intérieur des agglomérations (et les centralités villageoises), toujours selon la LCPR.

La nature du réseau piéton au sens de l'art. 2 de la LCPR dans les agglomérations, de par sa densité et la multitudes d'itinéraires possibles, fait que le système de signalisation mentionné dans cet article n'est pas adapté à ces situations.

D'autres types de signalisation sont généralement considérés plus adaptés dans les centralités et plus particulièrement en ville (totems, etc.) et il existe aujourd'hui une extrêmement grande diversité au niveau des solutions déployées dans les localités et villes du territoire suisse en ce qui concerne la signalisation des chemins piétons. La signalisation blanche désignée par l'article 54b 1 avait été lancée et décrite par le guide de recommandations "Signalisation pour les offres proches de la randonnée pédestre" et exprimait clairement la vocation pour le loisir de ce système de signalisation; ces principes doivent être conservés.

En outre, le chapitre 4b de l'Annexe 2 devrait également montrer un panneau blanc munis d'un champ d'itinéraire, de façon analogue au panneau 4.52.3 (actuellement de loin la forme que l'on rencontre le plus fréquemment sur le territoire suisse).

Art. 54b, alinéa 3, lettre a

GE

Proposition d'amendement

- a. une indication du temps de marche ou de distance jusqu'à la destination rapprochée, la destination intermédiaire ou la destination de l'itinéraire affichées

Explication : Dans le cas (souhaitable) où la signalisation des itinéraires pour raquette à neige intégrerait l'OSR (dans le projet uniquement et insuffisamment évoqué par la présence du symbole 5.41.3), il faut qu'il soit possible d'inscrire les distances en km sur les indicateurs

avec mention de la destination dédiée à cette forme de mobilité. Cf. chap. 3.1.2 du guide "Chemins de randonnée hivernale et itinéraires de raquettes à neige".

ART 54B CHIFFRE 4

~~Le signal Plaque~~ de confirmation destinée aux chemins pour piétons et aux chemins de randonnée pédestre » (4.52.6) peut être placée, à des fins d'orientation, sur les réseaux de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre. ~~Le signal La plaque~~ est blanche et rhomboïdale sur les chemins pour piétons, jaune et rhomboïdale sur les chemins de randonnée pédestre, rectangulaire et respectivement de couleur blanche-rouge-blanc et blanche-bleue-blanc sur les chemins de randonnée de montagne et les chemins de randonnée alpine, et rose et rhomboïdale sur les chemins de randonnée hivernale **et les itinéraires pour raquettes à neige**. En outre, **à l'exception des chemins de randonnée hivernale et des itinéraires de raquettes à neige**, des ~~signaux plaques~~ de confirmation et des flèches de direction peuvent être peintes sur des objets situés le long du parcours, tels que des blocs de pierre, des arbres ou des poteaux.

Explication : La signalisation des chemins de randonnée hivernale et des itinéraires de raquettes à neige est retirée à la fin de la saison hivernale. Pour cette raison, il ne faut pas utiliser de balisage peint.

En français le mot "plaque" désigne un type de matériel et il ne convient donc pas aux marquages peinture. Le mot "signal" paraît plus approprié.

ART 54B CHIFFRE 5

Des panneaux d'information concernant le parcours ~~et les exigences particulières liées à l'utilisation des chemins~~ peuvent être mis en place **aux emplacements des indicateurs de direction sur des poteaux de signalisation** le long des **chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre** ~~itinéraires balisés~~.

Explication : Les indicateurs de direction peuvent être installés grâce à des supports prenant des formes multiples. Le poteau n'en est qu'un parmi tant d'autres (p. ex. fixé à un mur). Cette diversité de solutions est cruciale, notamment pour garantir le respect des propriétaires fonciers, tout en limitant la multiplication des supports.

Les panneaux d'information ne communiquent pas uniquement sur les exigences particulières. En outre, en l'état, aucun exemple est illustré en annexe et il n'y a pas non plus -sauf erreur- de mention des dimensions admissibles.

ART. 54B ZIFFER 3 Buchstabe A

FTV

eine Zeitangabe **bzw. eine Kilometerangabe bei Schneeschuhrouten** für das angezeigte Nahziel, Zwischenziel oder Routenziel;

Begründung: Für Schneeschuhrouten werden gemäss Empfehlungen ASTRA kmangaben angegeben.

ART. 54B ZIFFER 5

Entlang von **Fusswegnetzen und Wanderwegnetzen** ~~signalisierten Routen~~ dürfen an **Wegweiserstandorten** ~~Signalpfosten~~ Informationstafeln zur Streckenführung und zu den besonderen Anforderungen **und Verhaltensweisen** an die Benutzung der Wege angebracht werden.

Begründung: Wegweiser können auf verschiedene Arten montiert werden (z. B. mithilfe eines Pfostens). Diese Lösungsvielfalt ist wichtig, insbesondere im Hinblick auf die Rücksicht auf die Grundeigentümer.

ART. 54B ZIFFER 2 BST. C

Auf Wanderwegnetzen nach Artikel 3 FWG werden verwendet:

c. der «Wegweiser für Winterwanderwege» (4.52.5) und der **«Wegweiser für Schneeschuhroutes» (4.52.xx)** mit weisser Schrift auf pinkem Grund: zur Wegweisung **im Bereich von auf Winterwanderwegen und Schneeschuhroutes.**

Begründung: Wegweiser für Schneeschuhroutes gehören zu den signalisierten Winterangeboten gemäss Leitfaden «Winterwanderwege und Schneeschuhroutes» (ASTRA, SchweizMobil, Schweizer Wanderwege). Die Umsetzung in den Kantonen erfolgt bereits gemäss den Vorgaben des Leitfadens und die erfassten Routen werden ab 2024 in der ASTRA Fachanwendung Fachapplikation Langsamverkehr verwaltet.

Weiter ist das Symbol 5.41.3 (Schneeschuhroutes) mit dem Symbol gemäss Leitfaden «Winterwanderwege und Schneeschuhroutes» zu ersetzen. Dieser wird bereits seit der Veröffentlichung des Vorgängerdokuments des Leitfadens in der ganzen Schweiz verwendet und kommuniziert. Weiter ist das Piktogramm 5.41.3 Schneeschuhroute schlecht von anderen Mobilitätspiktogrammen Langsamverkehr (z.B. 5.34.1 Wandern) oder Symbolen (z.B. 5.39 Langlauf) zu unterscheiden.

ART. 54B ZIFFER 4

Zur Orientierung kann auf Fuss- und Wanderwegnetzen die «Bestätigungstafel Fuss- und Wanderweg» (4.52.6) angebracht werden. Auf Fusswegen ist die Tafel weiss und rautenförmig, auf Wanderwegen gelb und rautenförmig, auf Bergwanderwegen und Alpinwanderwegen rechteckig und weiss-rot-weiss bzw. weiss-blau-weiss und auf Winterwanderwegen **und Schneeschuhroutes** pink und rautenförmig. Zusätzlich können **mit Ausnahme von Winterwanderwegen und Schneeschuhroutes** Bestätigungstafeln sowie Richtungspfeile auf Objekten entlang des Wegs wie Steinblöcken, Bäumen oder Pfosten aufgemalt werden.

Begründung: Siehe Anmerkung zu ART. 54B ZIFFER 2 BST. C. Die Signalisation von Winterwanderwegen und Schneeschuhroutes wird am Ende der Wintersaison entfernt. Aus diesem Grund sollen keine aufgemalten Markierungen eingesetzt werden.

ART. 54B ZIFFER 5

Entlang von **Fusswegnetzen und Wanderwegnetzen** ~~signalisierten Routen~~ dürfen an **Wegweiserstandorten** ~~Signalpfosten~~ Informationstafeln zur Streckenführung ~~und zu den besonderen Anforderungen an die Benutzung der Wege~~ angebracht werden.

Begründung: Wegweiser können auf verschiedene Arten montiert werden (z. B. mithilfe eines Pfostens). Diese Lösungsvielfalt ist wichtig, insbesondere im Hinblick auf die Rücksicht auf die Grundeigentümer.

ART. 54B ZIFFER 6 (NEU)

6 Am Ausgangspunkt von Alpinwanderwegen muss die Informationstafel Alpinwanderwege auf die besonderen Anforderungen für die Benutzung dieser Wege hinweisen.

Begründung: Die besonderen Anforderungen gemäss dem vorgeschlagenen Artikel 54b Ziffer 5 für die Wegbenützung betreffen nur die Alpinwanderwege. Die Formulierung von Ziffer 6 entspricht der heutigen Situation gemäss SN 640 829a.

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

2rad, AG Velo der SP, AGVS, Cyclo, Graf, IG Campingland, NVB+NGF, Pro Velo, sgV, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, Womoland

GR, AGW, FTV,
GRW, LUW, NWW,
OWW, SchweizMobil,
STV, SWW, TGW,
WBUR

3.1.10 Touristische Signalisation auf Haupt- und Nebenstrassen (Frage 10)

Sind Sie mit dem neuen Artikel 54c E-SSV betreffend die touristische Signalisation auf Haupt- und Nebenstrassen, mit der Vermassung der Signale in Anhang 1 sowie mit den neuen Abbildungen 4.52.7 – 4.52.9 einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl		Anteil (%)	
				Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden	
1. Kantone	22	4	0	26	85%	15%	
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%	
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%	
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%	
5. Weitere interessierte Kreise							
5.1 Interkantonale Organisationen	4	2	0	6	67%	33%	
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	12	2	4	18	86%	14%	
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	0	1	2	100%	0%	
5.4 Versicherungswesen	0	0	2	2	0%	0%	
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%	
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2	8	5	15	20%	80%	
Total	43	16	14	73	73%	27%	

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AI, AR, BE, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, IG Campingland, KKP, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, SSV, strassenschweiz, SVLT, SVSP, TCS, VCS, VFAS, VSS, Womoland

Mit dieser Anpassung wird eine Einheitlichkeit erreicht.

AR

In der Praxis besteht seit geraumer Zeit auch auf Haupt- und Nebenstrassen der Bedarf für «touristische Willkommenstafeln». Der Kanton Bern hat dies in seiner [Richtlinie Touristische Signalisation](#) berücksichtigt. Bei der «touristischen Willkommenstafel» gemäss dem neuen Art. 89b Abs. 2 E-SSV handelt es sich nach unserer Praxis nicht um ein Signal, welches nur auf Autobahnen und Autostrassen zum Einsatz kommt. Entsprechend sollten die Bestimmungen zur «touristischen Willkommenstafel» im neuen Art. 54c E-SSV zur touristischen Signalisation im Allgemeinen aufgenommen werden, und nicht im neuen Art. 89b E-SSV zur touristischen Signalisation auf Autobahnen und Autostrassen. In Art. 89b könnte für die «touristische Willkommenstafel» dann auf Art. 54c verwiesen und, wie bereits vorgesehen, zusätzlich für Autobahnen und Autostrassen die «touristische Ankündigungstafel» eingeführt werden. Im Anhang 1 SSV sollte die «touristische Willkommenstafel» zusätzlich im Kap. IV.B.5.e im Format 200 cm x 150 cm aufgenommen werden. Im Anhang 2 sollte das vorgeschlagene Beispiel zur «touristischen Willkommenstafel» (4.74.2) unnummeriert und als 4.52.10 aufgenommen werden.

BE

Aber: Durch die Verbreitung von Navigationsgeräten ist es fraglich, ob touristische Wegweiser überhaupt noch notwendig sind.

ZG

Die SSV lässt Spielraum bei der Dimensionierung der Signale. Vorteil einer technischen Norm ist es, diese verschiedenen Fälle im Detail zu regeln. Ansonsten besteht die Gefahr von Wildwuchs (z.B. immer Verwendung der Maximalgrößen).

VSS

Für die Grand Tour of Switzerland kann «ein rotes Signet» verwendet werden. Dies ist nicht sehr spezifisch und sollte geregelt werden, z.B. als Zusatzsignet 5.xx. Ansonsten besteht die Gefahr, dass auch andere rote Signete verwendet werden.

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, BL, GE, SZ, AGW, FTV, Fussverkehr, GRW, LUW, NWW, OWW, SchweizMobil, STV, SWW, TGW, WBUR

Im Kanton Aargau wurden entlang der Kantonsstrassen die touristische Signalisation aufgrund der "Touristischen Willkommenstafeln" auf Autobahnen und Autostrassen abgeleitet. Zudem haben wir neben dem nationalen Symbol "Grand Tour" of Switzerland auch das nationale Signet "Schweizer Pärke" zugelassen – weitere regionale Signete haben wir bewusst nicht zugelassen. Wir wünschen die Möglichkeit der touristischen Signalisation analog den Bildbeispielen auf den Autobahnen und Autostrassen sowie den Freiraum der Ausgestaltung in den rechtlichen Grundlagen gemäss unserer Umsetzung abgebildet zu haben.

AG

Im Grundsatz einverstanden. Zusätzlich sollen auf Haupt- und Nebenstrassen auch touristische Ankündigungs-/Willkommenstafeln mit Text- und Bildelementen möglich sein (analog Artikel 89b / 4.74.1). Dies entspricht bereits vielerorts der heutigen Praxis.

BL

Im Sinne eines Corporate Designs sollen visualisierte touristische Ankündigungstafeln und Willkommenstafeln auf Autobahnen und Autostrassen (Art. 89b E-SSV) auch auf Hauptstrassen ermöglicht werden. Art. 54c E-SSV ist somit offener zu formulieren.

SZ

ART. 54C ZIFFER 2

Der «touristische Wegweiser» (4.52.7) enthält auf braunem Grund in einem weissen Feld braune Signale oder Symbole nach Anhang 2 Ziffer 5 sowie eine Aufschrift in weisser Kursivschrift. **Entlang von signalisierten Fuss- und Wanderwegen können die Signale nach Artikel 54b mit braunem Grund in einem weissen Feld und weisser Schrift verwendet werden.**

GE, AGW, FTV,
GRW, LUW, NWW,
OWW, SchweizMobil,
STV, SWW, TGW,
WBUR

Begründung: Gemäss den Empfehlungen "Signalisation wandernaher Angebote" (Schweizer Wanderwege) werden Wege zu touristisch bedeutenden Objekten, die nicht durch Wanderwege erschlossen sind, seit mehreren Jahren in enger Anlehnung an die Norm SN 640 827c "Strassensignale - Touristische Signalisation auf Haupt- und Nebenstrassen" mit braunen, nach der Norm SN 640 829a dimensionierten Wegweisern signalisiert. Dies soll auch weiterhin ermöglicht werden, insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit der zu Fuss Gehenden.

ART. 54C ZIFFER 2

FTV

Der «touristische Wegweiser» (4.52.7) enthält auf braunem Grund in einem weissen Feld braune Signale oder Symbole nach Anhang 2 Ziffer 5 sowie eine Aufschrift in weisser Kursivschrift. **Entlang von signalisierten Fuss- und Wanderwegen können die Signale nach Artikel 54b mit braunem Grund in einem weissen Feld und weisser Schrift als Hinweise zu touristischen Sehenswürdigkeiten verwendet werden.**

Touristische Informationen sollten auch auf den Fuss- und Wanderwegweisern angebracht werden können. Allenfalls sind spezifische touristische Wegweiser für Fuss- und Wanderwege zu prüfen.

Fussverkehr

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

2rad, AG Velo der SP, Cyclo, Graf, Hindernisfreie Architektur, NVB+NGF, Pro Velo, SBb, SBV, sgV, SUVA, Uster, Velosuisse, VöV

3.1.11 Nummerierung der Strassen, Anschlüsse und Verzweigungen (Frage 11)

Sind Sie mit den Anpassungen in Artikel 56 SSV betreffend die Nummerierung der Strassen, Anschlüsse und Verzweigungen einverstanden?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl		Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden	
1. Kantone	25	0	1	26	100%	0%	
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%	
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%	0%	
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%	
5. Weitere interessierte Kreise							
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	0	7	18	100%	0%	
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%	
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%	
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%	
6. Zusätzliche Stellungnahmen	1	0	14	15	100%	0%	
Total	44	0	29	73	100%	0%	

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, KKP, KS, L-drive, Lohnunternehmer, SSV, strassenschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Valutare di fare un esplicito riferimento alla nuova Ordinanza sulla segnaletica stradale presso i raccordi e diramazioni nell'articolo 56 cpv.6

TI

Wir begrüßen diese Regelung explizit, da die modernen Navigationsgeräte ebenfalls mit der entsprechenden Nummerierung der Strassen arbeitet und dies die Verkehrsteilnehmenden, die sich vom Navigationsgerät leiten lassen, besser orientieren können.

ACS

Ja, die rechtliche Verankerung ist wünschenswert. Allerdings sollte die detaillierte Ausgestaltung auf Normstufe vorgeschrieben bleiben.

VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

BE, 2rad, AG Velo der SP, AGW, Cyclo, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgv, SSV, STV, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, WBUR, Womoland

3.1.12 Signal «Anzeige des Fahrstreifenverlaufs bei Baustellen» (Frage 12)

Sind Sie damit einverstanden, dass das Signal «Anzeige des Fahrstreifenverlaufs bei Baustellen» in die SSV aufgenommen, die Abbildung 4.77 angepasst und eine neue Abbildung 4.77.3 eingeführt werden (Art. 59 Abs. 2^{bis} E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl		Anteil (%)	
				Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden	
1. Kantone	25	1	0	26	96%	4%	
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%	
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%	0%	
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%	
5. Weitere interessierte Kreise							
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	13	1	4	18	93%	7%	
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%	
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%	
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%	
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2	0	14	16	100%	0%	
Total	47	2	25	74	96%	4%	

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZH, SP, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, Brunner, FSU, Fussverkehr, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, VFAS, VSS

Das bisherige Signal 4.77 Beispiel 3 soll zum Signal 4.77.3 Beispiel 3 werden und damit den Fahrstreifenverlauf bei Baustellen anzeigen. Konsequenterweise müsste das Signal daher auf der linken Seite der rechten Pfeilspitze ebenfalls mit einer roten Fläche ergänzt werden, um die Baustelle zu kennzeichnen.

BE

Ce signal d'illustration (4.77.3) permet une meilleure compréhension du motif de la déviation et signale mieux le danger.

JU

Die Kennzeichnung des Hindernisses in rot erhöht die Aufmerksamkeit.

LU

Wir schlagen vor, diese Signale in Orange auszuführen – analog zu den übrigen Baustellensignalisationen.

SO

Valutare di sostituire la dicitura "Indica" con "Può essere utilizzato per indicare"

TI

Die rote Kennzeichnung schafft Klarheit

UR

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

ZG, Pro Velo

Antrag: Auf das Signal «Anzeige des Fahrstreifenverlaufs bei Baustellen» (4.77.3 SSV) sei zu verzichten.

ZG

Begründung: In der Praxis ist es unerheblich, weshalb eine Verschwenkung erfolgt. Baustellen müssen signalisiert werden. Im Bereich von Baustellen müssen Fahrzeuglenkende mit Verschwenkungen und Spurwechseln rechnen. Zudem stellt das vorgeschlagene rote Rechteck keinen Bezug zur Baustelle dar, weshalb das Signal unklar ist. Zusätzlich werden

Verschwenkungen vor Baustellen häufig mit Sperrflächen markiert. Das bestehende Signal «Anzeige der Fahrstreifen» (4.77 SSV) zeigt den Strassenverlauf auch bei Baustellen ausreichend klar an, selbst dann, wenn keine Sperrflächen markiert werden.

Baustellen sind für die Velofahrenden immer wieder mit Behinderungen oder gar Gefährdungen verbunden. Es ist daher im Interesse der Klarheit von besonderer Bedeutung, den Spurverlauf im Bereich von Baustellen nicht nur für den motorisierten Verkehrs, sondern auch den Veloverkehr anzuzeigen. Wir beantragen, auch Radstreifen in das Signal aufzunehmen.

Pro Velo

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

2rad, AG Velo der SP, AGW, Cycla, FTV, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, SSV, Uster, STV, SWW, TGW, Velosuisse, VöV, WBUR, Womoland

3.1.13 Signal «Tankstelle mit alternativem Treibstoff» (Frage 13)

Sind Sie damit einverstanden, dass das Signal «Tankstelle mit alternativem Treibstoff» und die zulässigen Abkürzungen der alternativen Treibstoffe (CNG, EV, H₂ und LPG) in die SSV aufgenommen werden (Art. 62 Abs. 1 und 5 E-SSV; neue Abbildung 4.84.1)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl		Anteil (%)	
				Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden	
1. Kantone	26	0	0	26	100%	0%	
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%	
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%	
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%	
5. Weitere interessierte Kreise							
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	0	7	18	100%	0%	
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	0	1	2	100%	0%	
5.4 Versicherungswesen	0	0	2	2	0%	0%	
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%	
6. Zusätzliche Stellungnahmen	3	0	13	16	100%	0%	
Total	47	0	27	74	100%	0%	

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, Brunner, FSU, IG Campingland, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, SSV, strasseschweiz, SVLT, SVSP, SWW, TCS, VFAS, VSS, Womoland

Hier stellt sich für uns die Frage, ob die Motorfahrzeugbenutzenden diese Abkürzungen überhaupt kennen. ACS

Ist hilfreich für Wohnmobile und Wohnwagen, die mit Gas-Tanks ausgerüstet sind. IG Campingland, Womoland

Der Absatz 5b sollte um den Hinweis erweitert werden, um welche Ladestation es sich handelt: «EV» für **Elektro**-Ladestationen VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

2rad, AG Velo der SP, AGW, Cycla, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgv, STV, SUVA, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, WBUR

3.1.14 Signal «Notruf-Telefon» (Frage 14)

Sind Sie damit einverstanden, dass das Signal «Telefon» durch das Signal «Notruf-Telefon» ersetzt wird (Art. 62 Abs. 1 und 3 E-SSV; neue Abbildung 4.81)?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl		Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden	
1. Kantone	26	0	0	26	100%	0%	
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%	
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%	0%	
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%	
5. Weitere interessierte Kreise							
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%	
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	0	7	18	100%	0%	
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	0	1	2	100%	0%	
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%	
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%	
6. Zusätzliche Stellungnahmen	3	0	14	17	100%	0%	
Total	48	0	27	75	100%	0%	

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (in Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, Brunner, FSU, IG Campingland, KKPks, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VFAS, VSS, Womoland

Der Hinweis auf ein Telefon ist im Gegensatz zum «Notruf-Telefon» nicht mehr zeitgemäss.

LU

Es stellt sich die Frage, ob aufgrund des technologischen Wandels das Piktogramm auf dem Signal angepasst werden sollte.

SUVA

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

2rad, AG Velo der SP, AGW, Cyclo, FTV, Graf, GRW, Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, SSV, STV, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, WBUR

3.1.15 Grundsätze zur Markierung (Frage 15)

Sind Sie mit den Anpassungen in Artikel 72 SSV betreffend Grundsätze zur Markierung einverstanden (Art. 72 Abs. 1^{ter}, 1^{quater}, 3 und 5 E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl	Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	25	1	0	26	96%	4%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	15	1	2	18	94%	6%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	1	0	0	1	100%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	4	3	11	18	57%	43%
Total	53	5	18	76	91%	9%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)		
AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AG Velo der SP, AGVS, ASTAG, BFU, Cyclo, FSU, Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, KKKPKS, KSSD, Lohnunternehmer, Pro Velo, SBB, SBV, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS		
Die Masse sollten genau gleich wie in der SN 640 850a übernommen werden (auch mit der fetten Bezeichnung für in der Regel anzuwendende Grössen).		NW, BFU
Es ist sinnvoll und wichtig, dass die Ausgestaltung in der SSV geregelt wird damit sie für alle zugänglich ist und keine Norm gekauft werden muss.	Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, SBB, SBV	
Wir beantragen die Ergänzung von Abs. 3 mit folgendem Satz: Zudem dürfen auf der Fahrbahn Richtungs- oder Routenangaben für Radfahrer und das Symbol "Velo" angebracht werden. Velorouten weichen manchmal von denjenigen des motorisierten Verkehrs ab. Zur Klärung des Routenverlaufs kann es daher nötig sein, entsprechende Angaben in gelber Farbe direkt auf der Fahrbahn anzubringen.	Pro Velo	
Der Grundsatz, dass die Grössen der Markierungen gemäss Anhang 1 geregelt werden, wird befürwortet. Noch wichtiger ist unserer Ansicht nach die Möglichkeit in begründeten Einzelfällen von diesen vorgesehenen Markierungsgrössen abzuweichen, namentlich wenn der Platz für die vorgesehenen Markierungen knapp ist. Die Formulierung «namentlich» würde darüber hinaus weitere Begründungen erlauben.	SSV	
Nous sommes d'accord sur le principe. Toutefois, pour plus de clarté, ces marques doivent être définies de manière uniforme et précise (pas avec des intervalles). Par ailleurs, l'usage des couleurs doit faire l'objet de davantage de clarté, afin que l'utilisateur comprenne ce que la couleur signifie au lieu de créer de la confusion.	strasseschweiz	
Der Anhang 1 unterscheidet sich in gewissen Details von der bis anhin verwendeten Norm SN 640 850. Bedeutet dies, dass Markierungen nun angepasst werden müssen? Zudem	VSS	

können diese Änderungen einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit bedeuten, welche dem VSS sehr wichtig ist. Folgende massgeblichen Unterschiede fallen auf:

- 6.08 Busstreifen bei Beginn und über Verzweigungen: Breite neu 0.15m statt 0.20m; Es besteht damit in der E-SSV ein Unterschied zwischen Beginn/Verzweigung und der offenen Strecke (Breite 0.20m). Üblicherweise wird die Breite auf der ganzen Länge beibehalten. Dies ist in der E-SSV anzupassen.
- 6.15 Randlinie und Abweislinie: Diese wird für übrige Strassen neu mit 0.15m angegeben statt wie bis anhin 0.20m. Damit unterscheidet sie sich optisch gar nicht mehr von der Sicherheitslinie, obwohl sie verkehrsrechtlich nicht die gleiche Bedeutung hat wie die Sicherheitslinie. Es sollten mindestens beide Varianten möglich sein (0.15m und 0.20m).
- 6.16 Führungslinie: Bezüglich der Breite gilt das Gleiche wie für die Rand-/Abweislinie 6.15. Zudem soll neu die Ausführung 1m/1m auf übrigen Strassen möglich sein. Dies kann in ungünstigen Fällen zu Verwechslungen mit einer Leitlinie führen. Auf diese Ausführung ist zu verzichten.
- 6.14 Vorankündigung der Wartelinie: Hier fehlen die Angaben zur Linienbreite (0.15m für die Seiten bzw. 0.60m für die Basis).
- 6.17 Fussgängerstreifen: Mit der Formulierung «3m oder 4m» für die Länge der Balken wird erfahrungsgemäss der kleinere Wert gewählt werden. Da die Sichtbarkeit von Fussgängerstreifen mit 4m viel besser ist (aktueller Standardwert gemäss Norm), sollte diese Breite aus Sicherheitsgründen als Normalbreite vorgegeben bleiben, 3m muss die Ausnahme bleiben, die zu begründen ist (Formulierung «4m oder in begründeten Ausnahmefällen 3m»). Der Abstand zum Fahrbahnrand soll *maximal* 0.50m betragen (nicht konstant), weil die Streifen ansonsten gar nicht überall korrekt platziert werden können
- 6.06 Einspurpfeile: In der E-SSV schrumpfen die Pfeile auf übrigen Strassen von 6.5m auf 6m. Dies ist der Sichtbarkeit nicht zuträglich.
- 6.08 Bodenschrift «BUS»: Bisher war lediglich eine Schrifthöhe von 2m vorgesehen. Aus Sichtbarkeitsgründen ist dies beizubehalten.

Diese Unterschiede zur aktuellen Norm sind unbedingt zu begründen und wir fordern, dass eine Abklärung bezüglich Verkehrssicherheit vorgenommen wird.

- Ziffer 2: Die gelb-orangen vorübergehenden Markierungen heben auch die Geltung von gelben Markierungen (Bus, Velo) auf
- Ziffer 3: Zusätzlich gelbe Richtungsangaben für den Veloverkehr erlauben, auch wenn diese Ziele vom übrigen Verkehr auf diesem Weg nicht erreicht werden können

AG Velo der SP

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäussert)

SO, AG Velo der GRÜNEN, Brunner, Grossenbacher, L-drive

Aus unserer Sicht wären diese Ausführungen zumindest teilweise mit Abmessungen etc. besser in einer Norm aufgehoben. Die SSV wird u.E. damit sehr umfangreich und auch sehr detailliert.

SO

Wir sind grundsätzlich einverstanden, dass die Grundsätze klar festgelegt werden müssen. Indessen sollten die Längen und Breiten der Markierungen klar definiert und eingehalten werden und zwar nicht in Form von minimal und maximal-Definitionen. Allenfalls müssten die Masse genau gleich wie in der SN 640 850a übernommen werden (auch mit der fetten Bezeichnung für in der Regel anzuwendende Grössen). Grundsätzlich möchten wir festhalten, dass bei diesen Markierungen auch viel klarer definiert werden, welche Farbe was bezeichnet. In der Praxis stellen wir fest, dass diesbezüglich ein Wildwuchs herrscht: teilweise sind Linien / Punkte rot, gelb, violett, wobei sich die Bedeutung den meisten Verkehrsteilnehmenden nicht erschliesst, was der Verkehrssicherheit nicht zuträglich ist.

L-drive

- neben den weissen Markierungen werden ebenfalls gelbe Markierungen (Bus, Velo) durch temporäre orange Markierungen aufgehoben
- Gelb markierte Richtungsangaben auf der Fahrbahn für den Veloverkehr auch dann zulassen, wenn andere Verkehrsteilnehmer diese Ziele auf diesem Weg nicht erreichen können.

AG Velo der
GRÜNEN, Brunner,
Grossenbacher

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

AGW, FTV, Graf, GRW, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SchweizMobil, sgV, STV, SWW, TGW, Uster, VöV, WBUR, Womoland

3.1.16 Taktil-visuelle Markierungen (Frage 16)

Sind Sie damit einverstanden, dass Artikel 72a Absatz 1 SSV betreffend die taktil-visuelle Markierungen neu formuliert und Absatz 2 neu gegliedert sowie mit den neuen Abbildungen 6.30 – 6.34 ergänzt wird (Art. 72a Abs. 1 und 2 E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl	Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	26	0	0	26	100%	0%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	14 (1)	1 (1)	2	18	94%	6%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	1	1	2	0%	100%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	1	0	1	0%	100%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2	1	12	15	67%	33%
Total	50	4	19	73	93%	7%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, Cyclo, FSU, Fussverkehr, KKPKS, KSSD, Lohnunternehmer, Pro Velo, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Es besteht eine enge Zusammenarbeit im Thema BehiG mit der Procap und daher sollten diese Bild Darstellungen mit diesen Organisationen abgestimmt werden.

AG

Bei Art. 72a Abs. 2 lit. e E-SSV sollte es statt «vor Gefahrenstellen» besser «bei Gefahrenstellen» heissen. In Abs. 3, wo keine Änderung geplant ist, müsste Folgendes präzisiert werden: Die Markierung der Längsführung ist weiss, diejenige des Fussgängerstreifens ist gelb.

NW, BFU

Die Neuformulierung und -gliederung finden wir treffend und gut. Auch die Abbildungen finden wir passend, wobei wir beliebt machen, diese in der VO des UVEK über die besonderen Markierungen (und dementspr. nicht in Anhang 2 SSV) aufzunehmen.

SO

Il faut toutefois préciser la couleur des marques des lignes (blanches) et des passages piétons (jaunes). Également, il est indispensable de rendre l'usage des couleurs plus clair pour l'usager.

strasseschweiz

Ja, die rechtliche Verankerung ist wünschenswert. Allerdings sollte die detaillierte Ausgestaltung auf Normstufe vorgeschrieben bleiben.

VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, L-drive, SBb, SBV

Der Übernahme der Abbildungen stimmen wir zu, jedoch sind wir gegen die vorgesehenen Änderungen an der Formulierung des Artikels 72a.

Fussverkehr

Während «Gefahrenstellen bisher als Beispiel erwähnt wurden», sollen sie künftig der einzige Grund für die Kennzeichnung von Aufmerksamkeitsfeldern und Sicherheitslinien sein.

Von den heute ausgeführten Aufmerksamkeitsfeldern müsste folglich der grösste Teil entfernt werden, da sie andere Hinweise, beispielsweise den Beginn oder das Ende einer Leitlinie, die Lage eines Ampelmastes, den Ausgangspunkt für eine Querung, die Lokalisierung des Einstiegs in den Bus, eines Bedienungselements, Automaten oder einer taktilen Wegweisung.

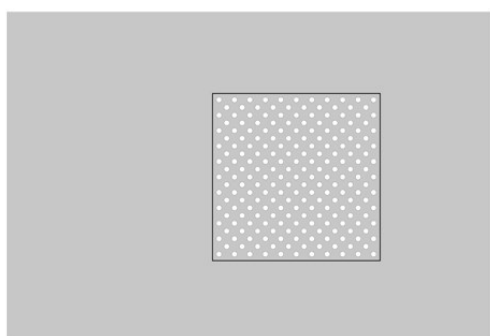
In der Revision der VSS Norm hat man sich darauf geeinigt, zu präzisieren, dass die Sicherheitslinien an Haltestellen die Grenze zum Gefahrenbereich entlang der Haltekante kennzeichnen. Abgrenzungen im Verkehrsraum werden in der VSS Norm SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» definiert und setzen gegenüber der Fahrbahn eine Niveaudifferenz voraus. Auch die VSS Norm SN 640 852 hält seit der Erstausgabe fest, dass taktil-visuelle Markierungen nicht an Stelle taktil erkennbarer Randabschlüsse eingesetzt werden dürfen. An diesen Grundlagen soll nichts geändert werden, da dies Menschen mit Sehbehinderung erheblich gefährden würde.

Der Übernahme der Abbildungen stimmen wir zu, jedoch sind wir gegen die vorgesehenen Änderungen an der Formulierung des Artikels 72a, Absatz 2 und beantragen entweder den Text wie vorgeschlagen umzuschreiben (siehe unten) oder beim bisherigen Verordnungstext zu bleiben.

Hindernisfreie
Architektur, SBB, SBV

2 Für die folgenden Zwecke werden nachstehende taktil-visuelle Markierungen verwendet:

- a. zur Führung: «taktil-visuelle Leitlinien» (6.30);
- b. zur Abgrenzung eines Gefahrenbereichs **entlang von Perrons des öffentlichen Verkehrs**: «taktil-visuelle Sicherheitslinien» (6.31);
- c. bei **Verzweigungen des Leitliniensystems**: «taktil-visuelle Abzweigungsfelder» (6.32);
- d. am Ende einer Leitlinie: «taktil-visuelle Abschlussfelder» (6.33);
- e. **zur Kennzeichnung wichtiger Etappenziele (z.B. Querung), den Beginn oder das Ende einer taktil-visuellen Leitlinie oder als Hinweis auf einen Gefahrenbereich (z.B. abwärtsführende Treppe)**: «taktil-visuelle Aufmerksamkeitsfelder» (6.34).
- f. **bei punktuellen Auffahrtsrampen zur Kennzeichnung des Übergangs zwischen Fussgängerfläche und Fahrbahn: «taktil-visuelle Noppenfelder» (6.35)**



Noppenfeld auf punktueller
Auffahrtsrampe

Begründung:

Der Entwurf geht von der Annahme aus, Sicherheitslinien und Aufmerksamkeitsfelder könnten eingesetzt werden, um baulich nicht gesicherte Gefahrenstellen für Menschen mit Sehbehinderung erkennbar zu machen. Tatsächlich kann eine Markierung aber nur die Aufmerksamkeit erhöhen. Worauf sie hinweist, muss die betroffene Person an den baulichen Elementen im Umfeld ertasten können. Die Markierung kann auf die eigentliche Gefahr nicht hinweisen. Die Gefahrenstelle selbst, beispielsweise eine abwärtsführende Treppe, eine Perronkante, ein Fahrbahnrand muss als bauliches Element für Menschen mit Sehbehinderung mit dem weissen Stock ertastbar sein. Somit wirkt das Aufmerksamkeitsfeld als Warnung und nicht als Sicherung. Vor überhängenden Bauteilen kann die Markierung jedoch nicht warnen, diese müssen zwingend baulich gesichert werden (Absperrung).

Während Gefahrenstellen bisher als Beispiel erwähnt wurden, sollen sie gemäss dem Entwurf künftig der einzige Grund für die Verwendung von Aufmerksamkeitsfeldern sein. Von den heute ausgeführten Aufmerksamkeitsfeldern müsste folglich der grösste Teil entfernt werden, da sie andere Hinweise geben. Sie kennzeichnen beispielsweise den Beginn oder das Ende einer Leitlinie, die Lage eines Ampelmastes, den Ausgangspunkt für eine Querung oder die Warteposition für den Einstiegs in den Bus. Zudem werden sie eingesetzt, um ein Bedienungselement, einen Automaten oder eine taktile Beschriftung zur Wegweisung auffindbar zu machen. Die geplante Änderung widerspricht damit der heutigen Norm und Praxis.

Richtig ist, dass die Markierungen wichtige Orientierungshilfen sind, und dass sie die Sicherheit von Menschen mit Sehbehinderung erhöhen, da die Fortbewegung deutlich sicherer ist, wenn die Person weiss, dass sie sich auf einer den Fussgängern zugewiesenen

Fussverkehr, Hindernisfreie
Architektur,
SBB, SBV

Fläche befindet und auf einem Weg, der an einen relevanten Ort führt. Art. 72a Absatz 1 können wir daher vollumfänglich zustimmen.

Die «Sicherheitslinie zur Abgrenzung des Gefahrenbereichs» war schon bisher in der SSV ohne Präzisierung des Anwendungsbereichs aufgeführt. Die Dimension dieser Sicherheitsmarkierung wurde jedoch ausschliesslich für Bahnperrens entwickelt., auf denen die Markierung gezielt gesucht wird. Würde dieselbe Sicherheitslinie im Verkehrsraum zur Abgrenzung von Gefahrenbereichen eingesetzt, wäre sie deutlich zu schmal. Diverse Studien weisen darauf hin, dass taktile Bodenmarkierungen je nach Ausführung 60 bis 90 cm Breite benötigen, damit sie erkannt werden, wenn jemand quer darauf zugeht. Bei der Breite von 33 cm, wie sie auf dem Perron verwendet wird, könnte der Stock einmal kurz aufspringen und darüber hinweghüpfen, ohne dass die Linie wahrgenommen wird. Auch stellt die Breite nicht sicher, dass die Person mit dem Fussballen auf der Markierung abrollt und sie über die Füsse wahrnimmt. Auf Bahnperrens ist dieser Kompromiss entstanden, weil die Person vom Betreten des Perrons bis an die Sicherheitslinie lückenlos mit taktil-visuellen Markierungen geführt wird. Eine Breite von 60 oder 90 cm wäre aufgrund der zu schmalen Perrons nicht realisierbar gewesen. Im Rahmen der Revision der VSS Norm 40 852 «Taktil-visuelle Markierung» hat man sich daher mit der zuständigen Expertenkommission darauf geeinigt, zu präzisieren, dass die Sicherheitslinien nur an Haltestellen entlang der Grenze zum Gefahrenbereich Perronkante eingesetzt werden.

Abgrenzungen zur Fahrbahn setzen gemäss SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» eine Niveaudifferenz voraus. Die SN 640 852 «Taktil-visuelle Markierungen» präzisiert, dass taktil-visuelle Markierungen nicht an Stelle taktil erkennbarer Randabschlüsse eingesetzt werden dürfen. An punktuellen Auffahrtsrampen, die teilweise eingesetzt werden, um Menschen mit Rollator und Rollstuhl den Zugang an Querungen zu erleichtern, sind zur Absicherung des fehlenden Randabschlusses gemäss SN 640 075 taktil-visuelle Noppenfelder anzubringen. Diese werden in der revidierten VSS 40 852 weiterführend geregelt. An diesen Grundlagen soll nichts verändert werden, da eine solche Änderung Menschen mit Sehbehinderung erheblich gefährden würde.

Bei Art. 72a Abs. 2 lit. e E-SSV sollte u.E. «vor Gefahrenstellen» anstelle von «bei Gefahrenstellen» stehen. In Abs. 3, wo keine Änderung geplant ist, müsste Folgendes präzisiert werden: Die Markierung der Längsführung ist weiss, diejenige des Fussgängerstreifens ist gelb. Grundsätzlich möchten wir auch hier festhalten, dass bei diesen Markierungen auch viel klarer definiert werden, welche Farbe was bezeichnet. In der Praxis stellen wir fest, dass diesbezüglich ein Wildwuchs herrscht: teilweise sind Linien / Punkte rot, gelb, violett, wobei sich die Bedeutung den meisten Verkehrsteilnehmenden nicht erschliesst, was der Verkehrssicherheit nicht zuträglich ist.

L-drive

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

AG Velo der SP, AGW, FTV, Graf, GRW, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SchweizMobil, sgV, STV, SSW, TGW, Uster, VöV, WBUR, Womoland

3.1.17 Unterflurleuchten (Frage 17)

Sind Sie mit dem neuen Artikel 72b E-SSV betreffend die Unterflurleuchten einverstanden?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl	Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	24	1	1	26	96%	4%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	13	2	3	18	87%	13%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2	0	13	15	100%	0%
Total	46	3	24	73	94%	6%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GE, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, Cyclo, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SSV, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Al momento non sono conosciuti esempi di questo genere e non è conosciuto come tale definizione possa integrarsi con sistemi di guida autonoma sempre più in uso. Si consiglia inoltre di definire eventualmente il colore di tali lampade, similmente a quanto succede per la segnaletica orizzontale odierna.

TI

Eine Signalisation sollte aber bei betroffenen Strecken früh genug darauf hinweisen, dass leuchtende Lichtpunkte die Führungs- und Sicherheitslinien aufheben können.

AGVS

Es sollte ergänzt werden, dass auch die Randlinien aufgehoben werden.

BFU, L-drive

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

SG, ACS, strasseschweiz

Der Wortlaut ist u.E. insofern anzupassen, als die Verwendung und die in Anwendung kommenden Lichtfarben zu definieren sind. Es wird grundsätzlich in Frage gestellt, ob dies für Fahrzeuglenkende verständlich ist, wenn sowohl Leitlinien als auch Unterflurleuchten vorhanden sind.

SG

Aus unserer Sicht könnte diese Regelung zu Verunsicherung der Verkehrsteilnehmenden führen. Vor allem der Punkt, dass die Geltung der Führungs- und Sicherheitslinien aufgehoben wird, sobald die Unterflurleuchten in Betrieb sind.

ACS

Cette proposition peut créer un risque d'accident.

strasseschweiz

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

SO, AG Velo der SP, AGW, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, SSV, STV, SWW, TGW, Uster, VöV, WBUR, Womoland

3.1.18 Mindestlängen von Sicherheitslinien (Frage 18)

Sind Sie mit dem neuen Artikel 73 Absatz 1^{bis} E-SSV betreffend die Mindestlängen von Sicherheitslinien einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	23	3	0	26	88%	12%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1) ⁹	(1)	0	0	0%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	3	4	18	79%	21%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	0	0	2	2	0%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	0	1	14	15	0%	100%
Total	39	7	26	72	85%	15%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, ASTAG, BFU, FSU, KKPKS, KSSD, L-drive, Pro Velo, SSV, strasseschweiz, SVSP, TCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Die Aufnahme dieses Artikels in die SSV erachten wir als sehr sinnvoll.

AR

Aus Sicht der Kontrollbehörde wäre es zu begrüßen, wenn die Bedeutung im Sinne des verbotenen Überfahrens resp. Linksfahrens von kürzeren ununterbrochenen Linien (z.B. vor dem Beginn einer Sperrfläche oder zur Führung kurz vor einer Stoppstrasse) ebenfalls im Gesetz aufgenommen würde. Dies, um eine klare gesetzliche Grundlage für eine Ahndung zu erhalten. Diese Widerhandlungen kommen regelmässig vor.

BE

Il est effectivement important de ne pas diminuer les longueurs minimales des lignes. Le fait de les diviser en deux articles rend la loi plus claire et permet aux agents de se baser sur une loi lors des dénonciations. Rappelons également que ces distances minimales permettent de garantir une sécurité minimale aux usagers de la route.

FR

Nous approuvons le nouvel article 73, alinéa 1bis, P-OSR concernant les longueurs minimales des lignes de sécurité. Cependant, nous souhaitons émettre une réserve concernant les nouveaux carrefours à sens giratoire, appelés « Turbo giratoires » à deux voies, qui séparent, sur une certaine longueur, les voies de circulation par une ligne continue. Selon cette nouvelle législation, cette ligne ne pourrait être considérée comme une « Ligne de sécurité » (OSR 6.01). Il serait donc pertinent d'ajouter une disposition « c. » spécifiant « dans une intersection à sens giratoire : 20 m » afin d'assurer une application appropriée pour ces configurations particulières.

VD

⁹ Die Stellungnahme des SSV konnte nicht berücksichtigt werden, da die verschiedenen Bemerkungen nicht eindeutig einer Antwortoption («Grundsätzliche Zustimmung» oder «Grundsätzliche Ablehnung») zugeordnet werden können.

<ul style="list-style-type: none"> – En localité: 10 m – Die Mindestlängen von Sicherheitslinien im innerstädtischen Bereich sind für die spezifischen Situationen oder örtlichen Umständen nicht sinnvoll. Markierungen sollen gemäss Anhang 1 den Umständen angepasst werden dürfen, auch im Falle von Sicherheitslinien zulässig sein. Der Grundsatz nach Art. 73 bzw. Art. 72 soll auch hier gelten, dass in begründeten Einzelfällen von diesen Dimensionen abgewichen werden darf. – Dans un environnement urbain, la signalisation et le marquage doivent souvent s'adapter à des situations complexes issues de la configuration historique des lieux. Les possibilités offertes par l'OSR doivent rester flexibles. Dès lors, nous sommes défavorables à l'introduction de longueurs minimales strictes pour les lignes de sécurité (20 m) et les lignes d'avertissement (25 m), car cela ne correspondra pas aux nécessités du terrain. Ces valeurs peuvent être maintenues comme standard, mais avec la possibilité d'y déroger en fonction des conditions locales. 	SSV
Davantage de flexibilité serait souhaitable afin que les cas spéciaux puissent être pris en compte.	strassenschweiz
Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäussert) GL, NE, SO, AGVS, Lohnunternehmer, SSV, SVLT, VCS	
Anpassungen an die örtlichen Verhältnisse sollten weiterhin andere Längen zulassen.	GL
Trop restrictif, cela ne correspondra pas aux nécessités du terrain.	NE
Proposition : "Elles devraient, dans la mesure du possible, présenter les longueurs minimales suivantes : ..."	
Ist eine Mindestlänge von 20m innerorts und 50m ausserorts wirklich immer realisierbar? Ist es sinnvoll, hier Mindestlängen anzugeben? Bisher wurden diese Masse in der VSS-Norm 40 862 geregelt, da es «nur» eine Norm war, konnte abgewichen werden und es bestand ein erheblicher Ermessensspielraum.	SO
Könnte es ausserdem auch sein, dass sich die VSS-Norm 40 862 Ziff. 8 und die künftig angedachte SSV widersprechen? Unserer Ansicht nach genügt der neue Art. 103a SSV.	
Eine flexiblere Auslegung, wie sie zurzeit möglich ist, ist dienlicher auf spezielle Fälle Rücksicht zu nehmen, wo es u.U. nicht notwendig wäre eine längere vorgeschriebene Mindestlänge einhalten zu müssen.	AGVS
Es besteht die Gefahr, dass durch die definierte Mindestlänge in kurvigen Gegenden das Überholen von langsamen Fahrzeugen praktisch verunmöglicht wird.	Lohnunternehmer, SVLT
Grundsätzlich sind wir mit den Mindestlängen von Sicherheitslinien einverstanden. Allerdings wird derzeit lediglich zwischen Mindestlängen innerorts und ausserorts differenziert. Wir fordern eine zusätzliche Differenzierung – sprich kürzere Mindestlängen – für die Sicherheitslinien auf Strecken mit Tempo 30.	VCS
Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt) ACS, AG Velo der SP, AGW, Cyclo, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, sgv, STV, SUVA, SWW, TGW, Uster, VöV, WBUR, Womoland	

3.1.19 Fahrstreifenunterteilung (Frage 19)

Sind Sie mit dem neuen Art. 74 Abs. 1bis E-SSV betreffend die Fahrstreifenunterteilung einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	19	7	0	26	73%	27%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	(1)	0	1	0%	100%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	8	7	3	18	53%	47%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	1	4	13	18	20%	80%
Total	35	18	23	76	66%	34%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AI, AR, BE, BL, BS, GE, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG, ZH, SP, ACVS, ASTAG, FSU, Fussverkehr, KKPKS, KSSD, Lohnunternehmer, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Die Verwendung der Umschreibung «üblicherweise» im erläuternden Bericht ist sehr schwammig und könnte falsch ausgelegt werden. Daher ist Art. 74 Abs. 1^{bis} E-SSV hinsichtlich der Fahrzeuge, welche ohne Inanspruchnahme des anliegenden Fahrstreifens gefahrlos Kreuzen und Nebeneinanderfahren können müssen, zu präzisieren. Relevant sind nur Fahrzeuge, die ohne Ausnahmegewilligung verkehren dürfen.

BE

Anstatt «kreuzen» soll eher «begegnen» verwendet werden. Und die Randlinie soll ausserorts trotzdem möglich sein. Ergänzen, dass Randlinien ausserorts auch möglich sind, wenn das Begegnen nicht möglich ist. Dann dürfen jedoch keine Leit- und Sicherheitslinien markiert werden.

NW

La formulation actuelle n'est toutefois pas satisfaisante et laisse des marges d'interprétation qu'il faudrait éviter.

strasseschweiz

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, FR, GL, NE, SO, TI, VD, 2rad, AG Velo der GRÜNEN, AG Velo der SP, AGVS, BFU, Brunner, Grossenbacher, L-drive, Pro Velo, SSV, VCS, Velosuisse

Art. 74 umfasst auch Randlinien. Gerade auf schmalen Strassen nutzen wir Randlinien, wenn keine Leitlinie möglich ist. Gemäss Norm dürfen unter 5,50 m nur Randlinien angebracht werden und dies soll auch weiterhin möglich bleiben. Schränkt uns diese Vorgabe eventuell in der Anwendung ein?

AG

Zudem weisen wir darauf hin, dass ein Kreuzen ja fast immer möglich ist, aber auf einer 80er Strecke punktuell vielleicht nur noch mit 20–30 Km/h gekreuzt werden kann. Aus unserer Sicht wäre eine solche Anordnung einer Leitlinie mit dem neuen Artikel neu möglich, aber fahrlässig.

Ne permet plus d'introduire des voies centrales banalisées et/ou rendrait ces éléments existants illégaux.

FR

Aus unserer Sicht handelt es sich dabei um eine unnötige zusätzliche Regulierung, welche keinen erkennbaren Sinn macht.	GL
OK pour une ligne de sécurité mais trop restrictif pour une ligne de direction. Cette formulation empêchera la réalisation de voies centrales banalisées avec bandes cyclables bilatéralement si le croisement n'est pas possible sans empiètement sur lesdites bandes, alors que cette mesure peut, dans certains cas, être à la fois bénéfique pour la sécurité des cyclistes et pour la modération du trafic individuel motorisé. Proposition : "La chaussée ne peut être séparée par une ligne de sécurité en plusieurs voies de circulation marquées que si les véhicules peuvent se croiser et circuler de front sans empiéter sur une voie de circulation contigüe et sans danger".	NE
Ist das nicht analog Frage 18 bisher in den Normen SN 640 850a sowie VSS-Norm 40 862 besser und verständlicher geregelt? Siehe auch den neuen Art. 103a, der hier u.E. genügt.	SO
Si contesta la dicitura «... e senza l'occupazione di una corsia adiacente» in quanto la sua applicazione rischia infatti di comportare l'eliminazione della linea centrale di direzione (bianca tratteggiata) e/o di una corsia ciclabile in quei tratti in curva su strade principali e secondarie nei quali il transito dei veicoli pesanti comporta una leggera ma non pericolosa invasione della corsia adiacente. In questi casi l'eliminazione della linea centrale peggiorerebbe tuttavia le condizioni per la sicurezza stradale, poichè i conducenti non avrebbero più un punto di riferimento per la guida specialmente nelle condizioni più difficili (come ad es. di notte o con la pioggia). In questi casi, il mantenimento della linea di direzione comporterebbe invece una significativa limitazione del transito dei veicoli pesanti su diversi tratti stradali e in particolar modo per quanto riguarda la lunghezza massima autorizzata. In conclusione l'articolo 74 cpv. 1bis è dunque condiviso tranne che per l'aggiunta finale «...e senza l'occupazione di una corsia adiacente» di cui se ne propone lo stralcio.	TI
L'article, de portée générale, ne permet pas de déterminer s'il s'applique également aux voies de circulation dédiées aux cycles, soit aux bandes cyclables. Lorsque la chaussée ne permet pas à une voiture et à un vélo de circuler de front, le marquage d'une bande cyclable discontinue combinée au marquage d'une ligne médiane de sécurité ou de direction doit rester possible, au moins de manière transitoire. L'aménagement d'un réseau de voies cyclables séparées du trafic motorisé selon les principes de la Loi fédérale sur les voies cyclables prendra de nombreuses années. Dans l'intervalle, la combinaison de ces deux marquages permet aux véhicules de visualiser clairement l'espace nécessaire au respect de distances de sécurité suffisantes lorsqu'ils effectuent une manœuvre de dépassement selon l'art. 34 al. 4 de la Loi sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01).	VD
Es ist unklar, wie dieser neue Artikel zu interpretieren ist. Aus unserer Sicht wäre eine zweispurige Strecke ohne klare Aufteilung in Fahrstreifen nicht im Sinne der Verkehrssicherheit.	AGVS
Anstatt «kreuzen» soll eher «begegnen» verwendet werden.	BFU
Randlinien sollten ausserorts möglich sein. Wir würden ergänzen, dass Randlinien ausserorts auch möglich sind, wenn das Kreuzen/Begegnen nicht möglich ist. Dann dürfen jedoch keine Leit- und Sicherheitslinien markiert werden.	BFU, L-drive
Die Formulierung führt dazu, dass Kernfahrbahnen mind. 7.3 m breit sein müssten, um das Kreuzen von breiten Fahrzeugen zu ermöglichen. Dies verunmöglicht Kernfahrbahnlösungen, wie sie von Schweizer Städten empfohlen werden (beispielsweise Zürich und Bern: Minimalbreite der Kernfahrbahn von 4.50 m) und die in anderen europäischen Ländern gang und gäbe sind. Zudem beantragen wir, die Schaffung von Kernfahrbahnen ausserorts wieder zu ermöglichen, nachdem dies seit dem 1.1.2016 nicht mehr möglich ist (Art. 74a Abs. 2 SSV). Es soll den Vollzugsbehörden überlassen sein zu entscheiden, ob eine Kernfahrbahn angeordnet werden soll, sofern die Rahmenbedingungen (Verkehrsmenge, Anteil Schwerverkehr, signalisierte Höchstgeschwindigkeit etc.) dazu gegeben sind.	2rad, Pro Velo VCS, Velosuisse
In Verbindung mit einer Radstreifenbreite von maximal 1.5 m sind Breiten der Kernfahrbahn, die ein Kreuzen von Motorfahrzeugen knapp erlauben, brandgefährlich, weil sich die benötigten Flächen von Velo und Autos etc. überschneiden. Ein Kernfahrbahn sollte das Kreuzen zwischen den Radstreifenlinien nur zulassen, wenn die Radstreifen je mind. 2 m messen. In allen anderen Fällen sollte sie höchstens 4.5 m breit sein, damit klar wird, dass bei Kreuzen von Motorfahrzeugen hinter dem Velo gefahren werden muss. Damit Motorwagen möglichst selten auf Radstreifen fahren, soll zudem Art. 40 Abs. 3 der Verkehrsregelverordnung angepasst werden. Radstreifen sollen nur mehr beim Kreuzen befahren werden dürfen, ausgenommen dann, wenn auf dem Radstreifen gefahren werden <u>muss</u> , weil die Kernfahrbahn schmaler ist als das Fahrzeug.	Pro Velo

Im weiteren schlagen wir vor, Art. 74a mit einem zusätzlichen Buchstaben h zu ergänzen, dass Fahrrad-Symbole auch auf Fahrstreifen neben Busstreifen angebracht werden dürfen, wenn die Busstreifen nicht für Velos freigegeben sind. Sowohl für Velofahrende wie die anderen Verkehrsteilnehmenden ist nicht immer ersichtlich, ob ein Busstreifen für Velos freigegeben ist. Das Symbol neben dem Busstreifen würde Klarheit schaffen.

Nous sommes défavorables à l'art. 74a al. 1bis P-OSR qui exige que les véhicules puissent se croiser sans avoir à empiéter sur une autre voie. En effet, quoi qu'en dise le rapport explicatif, cette disposition empêchera la réalisation de voies centrales banalisées avec bandes cyclables bilatéralement si le croisement n'est pas possible sans empiètement sur lesdites bandes, alors que cette mesure peut, dans certains cas, être tout à la fois bénéfique pour la sécurité des cyclistes et pour la modération du trafic individuel motorisé.

SSV

Zusätzlich sind wir der Meinung, dass die derzeitige Regelung, wonach Radstreifen, die mit einer unterbrochenen Linie abgegrenzt sind, von Motorfahrzeugen befahren werden dürfen, sofern sie den Fahrradverkehr dadurch nicht behindert, verschärft werden soll. Andere Fahrzeuge sollen Velostreifen nur noch im Ausnahmefall befahren dürfen, beispielsweise dann, wenn sich zwei Autos auf einer Kernfahrbahn kreuzen und keine Velofahrenden in der Nähe sind. Dies würde die Sicherheit der Velofahrenden verbessern und der Stellenwert des Radstreifens würde dadurch erhöht.

VCS

Fahrstreifen dürfen hier nur markiert werden, wenn sie von allen Fahrzeugen befahren werden können (also mind. 2.75 m). Es wäre in vielen Situationen sinnvoll, wenn schmalere Fahrstreifen jedoch ebenfalls markiert werden könnten – die Autos sind dann aufmerksamer beim Fahren, auch wenn sie auf den Velostreifen ausweichen müssen.

AG Velo der
GRÜNEN, Brunner,
Grossenbacher

Schmalere Fahrstreifen sollen in den folgenden Situationen erlaubt werden:

AG Velo der SP

- Radstreifen dürfen markiert werden, auch wenn die links angrenzende Fahrspur für Motorfahrzeuge untermässig wird. In diesem Fall müssen die Motorfahrzeuge vortrittsbelastet den Radstreifen mitnutzen.
Beispiele: Durchmarkierung von Radstreifen bei Engstellen durch Fussgängerschutzinseln Kernfahrbahnen mit sehr schmalen Kern
- Auf verkehrsberuhigten Strassen, welche als Veloroute klassiert sind, darf eine Mittellinie markiert werden, auch wenn die resultierenden Fahrspuren untermässig sind, mindestens jedoch 2.20 m. Besonders bei motorisiertem Verkehr im Einbahnregime führt dies dazu, dass dieser nur die Hälfte der Fahrbahn nutzt, wie das bei motorisiertem Verkehr in beiden Richtungen durch sich kreuzende Motorfahrzeuge sichergestellt wird. Fahrzeuge, welche breiter sind als die Fahrspur, können mit entsprechender Vorsicht die Gegenspur mitnutzen.

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

ACS, AGW, Cycla, FTV, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, STV, SWW, TGW, Uster, VöV, WBUR, Womoland

Aus der Formulierung der Regelung können wir nicht beurteilen, ob sich diese positiv oder negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Da diese für uns von eminenter Bedeutung ist, muss sie auf jeden Fall mindestens in dem Masse gewährleistet sein, wie sie von der bisherigen Regelung geboten worden ist.

ACS

3.1.20 Abweislinien (Frage 20)

Sind Sie damit einverstanden, dass Abweislinien in die SSV aufgenommen werden (Art. 76 Abs. 1^{bis} E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	25	1	0	26	96%	4%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	14	1	3	18	93%	7%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	3	0	12	15	100%	0%
Total	49	2	22	73	96%	4%

Qualitative Beurteilung:

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, AG Velo der SP, AGVS, ASTAG, BFU, Cyclo, FSU, Fussverkehr, KKP, KSSD, Lohnunternehmer, Pro Velo, SSV, strassenschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Aus Sicht der Kontrollbehörde wäre es zu begrüßen, wenn die Bedeutung im Sinne des verbotenen Überfahrens resp. Linksfahrens von Abweislinien (z.B. vor dem Beginn einer Verkehrsinsel) ebenfalls im Gesetz aufgenommen würde. Dies, um eine klare gesetzliche Grundlage für eine Ahndung zu erhalten. Diese Widerhandlungen kommen regelmässig vor.

BE

Il serait intéressant de rendre le franchissement des lignes de rabattement interdit car ces dernières, par leur fonction, garantissent la sécurité du flux de circulation, notamment dans le but d'éviter des manœuvres de déportation au débouché du chevauchement de deux axes.

FR

Aber: Damit Abweislinien nicht den Charakter einer Sicherheitslinie innerorts erhalten, müssen sie kürzer als 20 m sein.

ZG

Wir befürworten ausdrücklich, dass die Abweislinien neu in die SSV aufgenommen werden.

BFU

Même remarque que précédemment sur l'usage des couleurs.

strassenschweiz

Zusätzliches Beispiel für Poller auf Radwegen gemäss Niederländischem CROW «Design Manual for Bicycle Traffic», Design Sheet V7 (S. 226 in der Ausgabe von 2016)

AG Velo der SP

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

VD, L-drive

Nous considérons que l'intégration des lignes de rabattement dans l'OSR est sujette à caution. Un tel marquage pourrait être assimilé à une « ligne de bordure » (OSR 6.15), tracée sur le bord de la chaussée, à droite ou à gauche. De ce fait, il n'est pas pertinent de l'ajouter. De plus, nous nous interrogeons sur la valeur ajoutée de ce marquage, étant donné qu'il est franchissable, tout comme la ligne de bordure.

VD

Grundsätzlich möchten wir nochmals festhalten, dass bei diesen Markierungen auch viel klarer definiert werden, welche Farbe was bezeichnet. In der Praxis stellen wir fest, dass diesbezüglich ein Wildwuchs herrscht: teilweise sind Linien / Punkte rot, gelb, violett, wobei sich die Bedeutung den meisten Verkehrsteilnehmenden nicht erschliesst, was der Verkehrssicherheit nicht zuträglich ist.

L-drive

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

ACS, AGW, FTV, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, sgv, STV, SWW, TGW, Uster, VöV, WBUR, Womoland

Siehe Anmerkung zu Frage 19.

ACS

3.1.21 Markierung «Doppelte Querlinie» (Frage 21)

Sind Sie damit einverstanden, dass die in Artikel 79 Absatz 3 SSV geregelte Markierung «doppelte Querlinie» mit einer neuen Abbildung 6.24 ergänzt wird (Art. 79 Abs. 3 E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	26	0	0	26	100%	0%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	13	0	5	18	100%	0%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	1	0	13	14	100%	0%
Total	47	0	25	72	100%	0%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, Fussverkehr, KKPks, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, SSV, strassenschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, VFAS, VSS

Die Abbildung 6.24 ist jedoch schwierig zu verstehen. Es fehlt die graue Fahrbahn sowie die Trottoirs (dunkelgrau) an der Seite. Man muss die «doppelte Querlinie» im Kontext darstellen – wie man das auch z.B. mit der Abweislinie gemacht hat.

NW, BFU, L-drive, SUVA

Grundsätzlich macht diese Querlinie keinen Sinn, da ja die Parkfelder entsprechend blau oder weiss markiert sind und somit erst beim Parkieren auch beachtet werden. Daher kann diese Querlinie eigentlich auch komplett weggelassen werden.

L-drive

Die blaue Markierung wird zu Beginn der blauen Zone markiert. Zum Zeitpunkt des Parkmanövers, ist dem/der Führer:in eines Fahrzeuges nicht mehr bekannt, in welcher Zone sie sich befindet. Die Farbe der Parkfelder zeigt uns in welcher Zone sich der Verkehrsteilnehmer befindet. Als Ergänzung könnte die blaue Parkscheibenmarkierung auf der Höhe der weissen, zeitlich beschränkten Parkfelder angebracht werden.

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

ACS, AG Velo der SP, AGW, FTV, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, STV, SWW, TGW, Uster, Velosuisse, VöV, WBUR, Womoland

Wir sehen dafür keinen Bedarf.

ACS

3.1.22 Temporäre Leiteinrichtungen (Frage 22)

Sind Sie mit den Anpassungen in Artikel 80 SSV betreffend die Kennzeichnung von Baustellen, der Ver-
messung der temporären Leiteinrichtungen in Anhang 1 sowie den neuen Abbildungen 7.01 – 7.04 ein-
verstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	22	4	0	26	85%	15%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berge- biete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	14	1	3	18	93%	7%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	0	1	1	2	0%	100%
5.5 Übrige	1	0	0	1	100%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	3	0	12	15	100%	0%
Total	47	6	20	73	89%	11%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)	
AI, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, Cyclo, FSU, Hindernisfreie Architektur, KKP, KS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SB, SBV, SSV, strassenschweiz, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS	
Il semble effectivement primordial d'entériner dans l'OSR les principes et règles permettant la plus grande sécurité aux abords des chantiers mais surtout en faveur des travailleurs.	FR
Wir machen beliebt, den Begriff «Ausreichend beleuchtet» präziser zu fassen. Wir können nicht nachvollziehen, was damit alles gemeint ist: Baustellenbeleuchtung, Strassenbeleuchtung (u.a. temporäre Kandelaber, Fussgängerbeleuchtung, Baustellenbegrenzungs Lampen)	SO
Zur Kennzeichnung von Baustellen sollten zusätzlich oder anstelle der bereits erwähnten Leiteinrichtungen auch gelbe Lauflichter auf dem Strassenbelag oder auf Warntafeln erlaubt sein.	ZH, KSSD, SSV, SVSP
Ergänzungsantrag: Baustellensignalisation behindert Velos oft unnötig. Lösungsansatz: SSV so ergänzen, dass der Veloverkehr wenn immer möglich sicher gewährleistet wird und dessen Sicherheitsbedürfnis Rechnung getragen wird.	Cyclo, Pro Velo, VCS, Velosuisse
Jedoch ist dringend darauf hinzuweisen, dass die Signale so aufgestellt werden müssen, dass sie Fussgängerinnen und Fussgänger nicht gefährden, beispielsweise durch scharfkantige, auskragende oder vorspringende Ecken.	Hindernisfreie Architektur, SB, SBV,
– Art. 80, al. 2, il serait pertinent d'indiquer la direction des rayures par rapport à la direction du trafic. Dans la pratique, les balises de guidage sont fréquemment installés dans le faux sens.	SSV
– A l'art. 80 al. 2 et 3 P-OSR, nous regrettons qu'il n'y ait pas de distinction entre chantier de courte durée et chantier de longue durée, comme le fait la norme VSS 40 886, par rapport à la possibilité d'utiliser des balises et cônes lorsque les obstacles sur la chaussée mesurent plus de 0,50 m. En effet, pour des chantiers mobiles d'une durée inférieure	

à une journée et sur lesquels du personnel est présent en permanence, il est disproportionné d'exiger que la délimitation du chantier se fasse au moyen de barrières ou de lattes dès qu'il y a un obstacle de plus de 0,50 m sur la chaussée. En outre, avec l'introduction de cette disposition dans la législation fédérale, la norme VSS sera formellement en contradiction avec la base légale, ce qui sera très préjudiciable en termes de responsabilité pour les entités en charge de travaux de courte durée.

- Afin que les balises de guidage, nouvellement introduites dans l'OSR sous la référence OSR 7.01, soient efficaces pour le guidage des usagers, il est indispensable de préciser que le sens des hachures ou des flèches blanches signalent le côté par lequel elles doivent être contournées.

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäussert)

AG, GE, UR, VD, Fussverkehr, SUVA

Gemäss Absatz 3 müssen Kurzbaustellen, die mehr als 0,5 m Fahrbahn beanspruchen, dann immer mit Latten abgegrenzt werden und dürfen nicht mehr nur mit Leitbaken abgegrenzt werden. Gemäss VSS Norm 40 886 zur Baustelle ist dies jedoch abhängig vom Höhenversatz der Baustelle. Im Kanton Aargau halten wir uns strikt an die VSS Norm und befürchten hier einen Widerspruch. Wir wünschen eine Abstimmung mit der aktuellen Norm für eine Rechtssicherheit.

AG

ART 80 CHIFFRE 2:

Concernant l'autorisation d'utiliser des balises de guidage sur des chantiers, notamment avec des obstacles d'une largeur max de 0,5 m

Remarque: Les balises de guidage ne constituent pas une barrière pour des travaux avec différence de niveau, car cela ne correspond pas à un chantier avec fouilles (VSS 40 886, art. 20.2). Les balises de guidages servent uniquement pour du guidage optique et pas de protection.

ART 80 CHIFFRE3:

Concernant « des éléments tubulaires, des treillis en ciseaux.. »

Remarque: Selon l'article 20.2 de la VSS 80 886 Chantiers, il n'est pas stipulé qu'une barrière est un élément tubulaire ou treillis en ciseaux. Les barrières au sens des normes sont des dispositifs de lattes rouges et blanches.

ART 80 CHIFFRE 4:

Concernant le panneau d'avertissement mobile 7.03 OSR. Sur l'exemple dans l'annexe est ajouté un signal 2.34 (contournement par la droite).

Remarque: Nous ne sommes pas d'accord de rajouter les signaux 2.34 ou 2.35 sur l'exemple. Le 7.03 doit servir uniquement pour rabattre du trafic sur une seule voie dans le même sens de circulation (pas de sens inverse).

ART 80 CHIFFRE 5:

En conformité avec la norme VSS 80 886 art 15, il est nécessaire d'intégrer la mise en place de feux de signalisation conventionnel (rouge-jaune-vert) ou de signalisation de chantier (rouge-jaune clignotant). Hors localités, s'il y a une installation de feux de circulation, on mettra en place une signalisation avancée au moyen du signal OSR 1.27 "Signaux lumineux" et du signal OSR 1.14 "chantier".

Annexe VII, alinéa 1, dispositif de balisage (7.01):

La hauteur mentionnée des balises de guidage en petit format est de 40 à 50 cm.

Remarque: Selon la norme VSS 40 886, article 20.5, le petit format des balises de guidage est de 35 à 50 cm. Cela ne correspond donc pas à la révision.

Annexe VII, alinéa 2, dispositif de balisage (7.02):

La hauteur mentionnée du Cône de balisage est de 75 cm.

Remarques: Selon figure 2a de la norme VSS 40 886, la hauteur minimum d'un cône de balisage est de 50 cm. Cela ne correspond donc pas à la révision.

Bei der mobile Warntafel 7.03 wäre eine klarere grafische Aufteilung sinnvoll, so scheint sie etwas überladen zu sein.

UR

Selon l'annexe 1 VII la hauteur des balises est de 100 cm à 50 cm alors que pour les cônes uniquement 75 cm. Il serait judicieux que les limites de hauteurs de cônes soient les mêmes que celles des balises ; de 100 cm à 50 cm.

VD

Aucune indication ne figure concernant les palettes à faces alternantes. Nous proposons de créer une nouvelle rubrique comme proposé ci-dessous

Amendement :**2. Cône de balisage (7.02)**

- Largeur
- Hauteur 100 cm 50 cm

X. Palettes à faces alternantes

- Dimension 60 cm
- Hauteur 200 cm

Al. 4 :

Les panneaux d'avertissement mobiles sont principalement fixés sur des véhicules d'intervention ou des remorques. Tel que c'est le cas actuellement, le permis de circulation du véhicule doit être complété avec l'annexe 170 : Affichage variable / inscription éclairée autorisés.

Par ailleurs, tel que prescrit pour les flèches de rabattement jaunes en version lumineuse (art. 82 al. 5 bis OSR / art. 82 al. 8 P-OSR), il devrait être expressément prévu dans l'OSR que les dispositifs de balisage temporaire de l'art. 80 al. 4 P-OSR peuvent être utilisés sur des véhicules en mouvement ou à l'arrêt sur la chaussée.

Fussverkehr Schweiz beantragt den Absatz 6 folgendermassen zu ändern:

Fussverkehr

⁶ Baustellen im Bereich der Fahrbahn, **des Trottoirs oder des Fussweges** sind so einzurichten, dass sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Sicherheit der auf der Baustelle tätigen Personen **an der Baustelle vorbeigehenden Personen** gewährleistet ist. Wenn die Lichtverhältnisse es erfordern, sind Baustellen ausreichend zu beleuchten. Hierzu sind die anerkannten Regeln der Technik beizuziehen.

Begründung 1: Fussgängerselbstunfälle gelten zwar nicht als Verkehrsunfälle, können sich aber bei unsachgemässer Baustelleneinrichtung trotzdem ereignen. Beispiel: Fussgänger:innen können den Kopf an einer schlecht platzierten temporären Signaltafel anstossen, die in das Lichtprofil des Trottoirs ragt. Deshalb müssen die an der Baustelle vorbeigehenden Personen separat erwähnt werden, weil deren Sicherheit nicht in allen Fällen in den Bereich der Verkehrssicherheit fällt.

Begründung 2: Die Anforderungen an Baustelleneinrichtungen müssen zwingend für alle denkbaren Fälle erfüllt werden, z.B. wenn zwar keine Fahrbahnbereiche, dafür aber ein Trottoir oder ein Fussweg beeinträchtigt wird.

Die Suva ist der Ansicht, dass in Artikel 80 Absatz 2 eine Baustellenabschränkung mit «Leitbalken» und «Leitkegeln» nur bei Kurzbaustellen möglich sein soll. Bei Baustellen ab 3 Arbeitstagen ist ein physischer Schutz zwischen Verkehr und Baustelle zu erstellen (je nach Geschwindigkeit und Gefährdung Lattenzaun oder Radabweiser).

SUVA

Bezüglich Artikel 80 Absatz 6 muss die aktuelle VSS-Norm 40 886 entsprechend angepasst werden. Insbesondere ist auf Haupt- und Nebenstrassen die zugelassene Verkehrsgeschwindigkeit anzupassen, beziehungsweise die notwendigen Schutzmassnahmen sind aufgrund der Verkehrsgeschwindigkeit anzupassen.

Bei den Abbildungen 7 sollten auch die Baustellenabspernungen (Lattenzaun mit zwei Laten, Radabweiser sowie Radabweiser mit Netz) dargestellt werden. Die VSS-Norm 40 886 erfüllt dabei nicht mehr die Anforderungen an eine sichere Strassenbaustelle.

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

ACS, AG Velo der SP, AGW, FTV, Graf, GRW, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SchweizMobil, sgV, STV, SWW, TGV, Uster, VöV, WBUR, Womoland

Aus den Formulierungen der Regelungen können wir nicht beurteilen, ob sich diese positiv oder negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Da diese für uns von eminenter Bedeutung ist, muss sie auf jeden Fall mindestens in dem Masse gewährleistet sein, wie sie von der bisherigen Regelung geboten worden ist.

ACS

3.1.23 Dauerhafte Leiteinrichtungen (Frage 23)

Sind Sie mit den Anpassungen in Artikel 82 SSV betreffend die dauerhaften Leiteinrichtungen, deren Vermassung in Anhang 1 sowie mit den neuen Ab-bildungen 7.05 – 7.09 einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	25	1	0	26	96%	4%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	14	0	4	18	100%	0%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2	0	13	15	100%	0%
Total	48	1	24	73	98%	2%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, Cyclo, FSU, KKP, KS, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SSV, strassenschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS

In diesem Kontext wird auf Abs. 6 verwiesen, in dem der «Verkehrsteiler» näher erläutert wird. Dieser ist in der VSS-Norm 40822 definiert (vgl. Abb. 18) und wird im Folgenden näher beschrieben. In diesem Kontext ist die Präsenz eines Inselfostens nicht gegeben. In Abs. 6 sollte der Ausdruck «Verkehrsteiler» durch den Begriff «Inseln, beispielsweise für die Kanalisierung des Verkehrs» ersetzt werden.

NW, BFU, L-drive

Aber:

ZG

Antrag zu 82 Abs. 1 SSV: Die Bestimmung sei wie folgt anzupassen:

¹ Leiteinrichtungen verdeutlichen den Verlauf der Strasse und/oder kennzeichnen ständige Hindernisse (...).

Begründung: Die unterschiedlichen Zwecke von Leiteinrichtungen sind in der massgeblichen VSS-Norm präzisiert und beschreiben voneinander unabhängige Anwendungsbereiche. Aus diesem Grund ist die Zweckbestimmung nicht «kumulativ», sondern «alternativ» zu formulieren.

Antrag zu Art. 82 Abs. 6 SSV: Bei den dauerhaften Leiteinrichtungen «Inseln» sei auf die senkrechten Streifen zu verzichten.

Begründung: Waagrechte Streifen sind besser sichtbar als senkrechte Streifen.

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

JU

Nous ne soutenons pas l'idée de ne pas rendre obligatoire le balisage d'obstacle situés à moins de 1 m. En effet, de nuit, l'aspect réfléchissant du balisage garantit une sécurité optimale des usagers de la route.

JU

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

ACS, AG Velo der SP, AGW, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, STV, SWW, TGW, Uster, VöV, WBUR, Womoland

Aus den Formulierungen der Regelungen können wir nicht beurteilen, ob sich diese positiv oder negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Da diese für uns von eminenter Bedeutung ist, muss sie auf jeden Fall mindestens in dem Masse gewährleistet sein, wie sie von der bisherigen Regelung geboten worden ist.

ACS

3.1.24 Benennung und zweisprachige Bezeichnung von Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen (Frage 24)

Sind Sie mit den Anpassungen in den Artikeln 86 und 87 SSV betreffend die Benennung von Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen sowie betreffend die zweisprachige Bezeichnung von Anschlüssen und Verzweigungen einverstanden (Art. 86 Abs. 5, 8 und 9 sowie Art. 87 Abs. 6 E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	24	0	2	26	92%	0%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	0	7	18	100%	0%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	0	0	15	15	0%	0%
Total	42	0	31	73	100%	0%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, KKPKS, KSSD, L-drive, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Il faut garantir que cette double nomination des jonctions et des échangeurs et par extension, des villes et quartiers ne péjore pas la sécurité routière de part la surattention nécessaire des conducteurs afin de déchiffrer lesdits panneaux.

FR, JU

Entscheidend ist, dass die Lesbarkeit sichergestellt wird.

GR

Valutare di fare un esplicito riferimento alla nuova Ordinanza sulla segnaletica stradale nell'articolo 86 cpv.8

TI

Mais afin de préserver la clarté des indications et limiter la distraction au volant, il nous paraît nécessaire de définir en outre des règles de ponctuation dans l'ordonnance.

TCS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

AG, SH, AG Velo der SP, AGW, Cyclo, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, Lohnunternehmer, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, STV, SVLT, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, WBUR, Womoland

3.1.25 Kennzeichnung von Raststätten und Rastplätzen (Frage 25)

Sind Sie mit dem neuen Artikel 89 E-SSV betreffend die Kennzeichnung von Raststätten und Rastplätzen einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	25	0	1	26	96%	0%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	0	7	18	100%	0%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	1	0	14	15	100%	0%
Total	45	0	28	73	100%	0%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, IG Campingland, KKPKS, KSSD, L-drive, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVSP, TCS, VFAS, VSS, Womoland

Il devrait être possible de restreindre ou de limiter le stationnement sur les aires de ravitaillement ou de repos. Il n'est donc pas judicieux de faire référence uniquement au signal « Parcage autorisé » (OSR 4.17). Il devrait également être possible d'utiliser le signal « Parcage avec disque de stationnement » (OSR 4.18), par exemple.

VD

Dans l'optique d'une information plus simple et claire, le TCS suggère de ne mentionner que la distance jusqu'à la prochaine aire de ravitaillement, et non deux ou plus. Afin d'éviter toute confusion relative à la direction dans laquelle se trouve une aire de ravitaillement, l'annonce de l'aire devrait se faire autant que possible après le passage d'un échangeur autoroutier ou semi-autoroutier. On pourrait ainsi renoncer à la mention des numéros d'autoroutes sur lesquelles se trouvent les aires de ravitaillement successives, des indications qui peuvent générer de la confusion.

TCS

Abs. 2: Wieso wird bei Raststätten das Symbol «Ladestation» noch verwendet, wo doch neu das Signal «Tankstelle mit alternativem Treibstoff» (4.84.1) genutzt werden kann bzw. sollte? Im erläuternden Bericht wird das Symbol 5.42 auch nur im Zusammenhang mit Rastplätzen erwähnt.

VSS

Es wäre dringend notwendig, dass auch WC-Entsorgungsstellen für Reisebusse und Wohnmobile/Wohnwagen markiert werden könnten. In einer nächsten Überarbeitung der SSV sollte ein neues Schild Aufnahme finden, analog anderer europäischen Länder. Vereinzelt gibt es solche Schilder auf Schweizer Rastplätzen, diese sind aber nicht mal innerhalb eines Kantons einheitlich.



IG Campingland, Womoland

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

JU, AG Velo der SP, AGW, Cycla, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, Lohnunternehmer, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, SSV, STV, SVLT, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, WBUR

3.1.26 Signal «Radio-Verkehrsinformation» (Frage 26)

Sind Sie mit dem neuen Anwendungsbereich des Signals «Radio-Verkehrsinformation» (Art. 89a Abs. 2 E-SSV) und mit der neuen Abbildung 4.90 einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	24	1	1	26	96%	4%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	1	6	18	92%	8%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	0	0	15	15	0%	0%
Total	42	2	29	73	95%	5%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, KKPKS, KSSD, L-drive, Pro Velo, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVSP, TCS, Uster, VFAS, VSS

Informationstafeln über die grossräumige Verkehrslenkung und den Strassenzustand sollen nicht auf Autobahnen und Autostrassen beschränkt sein, sondern auf dem ganzen Strassennetz möglich sein, namentlich auch auf Velowegnetzen.

Pro Velo

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, VöV

Zum Absatz 2: wie definiert sich der Begriff "längere Tunnel"?

AG

Zum Absatz 7: Mit sogenannten Verkehrsmanagementsystemen sind solche Informationstafeln an Kantonsstrassen bereits im Betrieb. Dies wird zur Optimierung der Verkehrsrouten und Einschätzung der Fahrzeiten erstellt und nicht aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Umweltschutzes. Entsprechend soll dieser Artikel die Anordnung auf allen Strassen und aus Gründen der Verkehrslenkung und Reisezeitinformation ermöglicht werden.

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

SO, 2rad, AG Velo der SP, AGW, Cycla, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, Lohnunternehmer, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, SSV, STV, SVLT, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, WBUR, Womoland

3.1.27 Touristische Signalisation auf Autobahnen und Autostrassen (Frage 27)

Sind Sie mit dem neuen Artikel 89b E-SSV betreffend die touristische Signalisation auf Autobahnen und Autostrassen sowie den neuen Abbildungen 4.74.1 und 4.74.2 einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	25	0	1	26	100%	0%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	10 (1)	0	7 (1)	18	100%	0%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2 (1)	0	12 (1)	15	100%	0%
Total	47	0	26	73	100%	0%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, FTV, IG Campingland, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VFAS, VSS, Womoland

Siehe dazu aber auch Antwort zur Frage 10.

AG, BE

Zur Zukunftstauglichkeit des Art. 89b Abs. 4 E-SSV wäre es bedeutend einfacher, wenn nicht der aktuell benutzte Name für die «Grand Tour of Switzerland» namentlich in der E-SSV erwähnt ist. Sollte sich der Name bspw. aus Marketinggründen ändern, wäre wieder eine Revision erforderlich, weshalb der AGVS eine pragmatischere Formulierung vorschlägt: «Zur Kennzeichnung von touristischen Routen kann ein rotes Signet mit einem dazu passenden Schriftzug in einem weissen rechteckigen Feld und einem weissen Abweispfeil auf braunem Grund bei touristischen Ankündigungstafeln sowie bei Ausfahrten ohne touristische Ankündigungstafeln verwendet werden.»

AGVS

L'information doit rester brève, claire et informative.

TCS

Allerdings sollte die detaillierte Ausgestaltung auf Normstufe vorgeschrieben bleiben.

VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

JU, 2rad, AG Velo der SP, AGW, Cyclo, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, Lohnunternehmer, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, SSV, STV, SVLT, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, WBUR

3.1.28 Verwendung von Markierungen für Haupt- und Nebenstrassen bei Nebenanlagen und auf Rastplätzen (Frage 28)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Grundsatz, wonach bei Nebenanlagen und auf Rastplätzen die Markierungen für Haupt- und Nebenstrassen zu verwenden sind, in die SSV aufgenommen wird (Art. 90 Abs. 5 E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	26	0	0	26	100%	0%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	0	7	18	100%	0%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	0	0	15	15	0%	0%
Total	44	0	29	73	100%	0%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, KKPKS, KSSD, L-drive, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

Cycla, AG Velo der SP, AGW, FTV, Graf, GRW, Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, Lohnunternehmer, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgv, STV, SVLT, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, WBUR, Womoland

3.1.29 Markierung «Notfallspur» (Frage 29)

Sind Sie damit einverstanden, dass die Markierung «Notfallspur» in die SSV aufgenommen wird (Art. 90 Abs. 6 E-SSV; neue Abbildung 6.35)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	26	0	0	26	100%	0%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	11	0	6	17	100%	0%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	1	0	14	15	100%	0%
Total	45	0	27	72	100%	0%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, FSU, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVSP, TCS, VFAS, VSS

Parler de « défaillance technique du véhicule » et pas seulement du système de freinage (trop restrictif)

VD

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

AG Velo der SP, AGW, Cyclo, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgv, SSV, STV, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, WBUR, Womoland

3.1.30 Aufhebung von Artikel 101 Absatz 1 SSV (Frage 30)

Sind Sie damit einverstanden, dass Artikel 101 Absatz 1 SSV aufgehoben wird?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	20	5	1	26	80%	20%
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
2. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Bergge- biete	(1)	0	(1)	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
4. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	12	4	2	18	75%	25%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	0	0	2	2	0%	0%
5.5 Übrige	1	0	0	1	100%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	10	1	4	15	91%	9%
Total	52	10	11	73	84%	16%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, OW, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, AGW, ASTAG, Cyclo, GRW, FSU, Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, KKPKS, KSSD, Lohnunternehmer, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, SSV, STV, SVLT, SVSP, SWW, TCS, TGW, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Zentrale Bestimmungen der SN 640 829a, wie z.B. Ziffer 7 (Definitionen), werden im vorliegenden Entwurf der SSV nicht übernommen. Um die Rechtssicherheit lückenlos zu gewährleisten, ist sicherzustellen, dass die SN 640 829a durch die VSS nicht aufgehoben wird und innert nützlicher Frist an die aktualisierten Bestimmungen angepasst wird oder dass als Übergangslösung eine Richtlinie nach Art. 115 Ziff. 1 SSV erlassen wird.

AGW, GRW, LUW, NWW, OWW, SchweizMobil, STV, SWW, TGW, WBUR

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AI, AR, NW, SG, SH, AGVS, BFU, FTV, L-drive, strasseschweiz

Die Aufhebung dieses Artikels könnte zu einem willkürlichen Aufstellen von Wunsch-Signalen und -Markierungen führen. Der Artikel sollte beibehalten oder allenfalls in die Inhalte von Art. 1 Abs. 1 der SSV integriert werden.

AI, AR, SG

Dieser Absatz sollte auf keinen Fall aufgehoben werden. Wenn dieser Absatz 1 im Art. 101 fehlt, besteht die Gefahr, dass eine Vielzahl an Eigenkreationen geschaffen wird. Auch wenn bereits im SVG Art. 5 Abs. 3 ein entsprechender Hinweis besteht, würden wir diesen Absatz belassen – er bezieht sich noch direkter auf die SSV. Der Hinweis auf Artikel 115 SSV kann hingegen wegfallen.

NW, BFU, L-drive

Es ist zu verhindern, dass «Eigenkreationen» von Signalen und Markierungen im Strassenraum vorkommen

SH

Im Sinne der Rechtssicherheit und für die Förderung der Einheitlichkeit sollten nur Signale und Markierungen verwendet werden dürfen, welche auch in der SSV vorgesehen sind. Aus unserer Sicht ist Art. 5 Abs. 3 SVG nicht deckungsgleich.

AGVS, strasseschweiz

Zentrale Bestimmungen der SN 640 829a, wie z.B. Ziffer 7 (Definitionen), werden im vorliegenden Entwurf der SSV nicht übernommen. Um die Rechtssicherheit lückenlos zu gewährleisten, ist sicherzustellen, dass die SN 640 829a durch die VSS nicht aufgehoben wird und innert nützlicher Frist an die aktualisierten Bestimmungen angepasst wird oder dass als Übergangslösung eine Richtlinie nach Art. 115 Ziff. 1 SSV erlassen wird.

FTV

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

VD, ACS, AG Velo der SP, Graf, IG Campingland, NVB+NGF, sgV, SSV, SUVA, Uster, VöV, Womoland

3.1.31 Ausgestaltung der Signale (Frage 31)

Sind Sie mit den Anpassungen in Artikel 102 SSV betreffend die Ausgestaltung der Signale (Zwischenformat auf Autobahnen, Retroreflexion und Schriftart «ASTRA Frutiger») einverstanden (Art. 102 Abs. 2, 4 und 5 E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	24	0	2	26	100%	0%
In der Bundesversammlung vertretene	1	0	0	1	100%	0%
2. politische Parteien						
Gesamtschweizerische Dachverbände	1	0	0	1	100%	0%
der Gemeinden, Städte und Berge- 3. biete						
Gesamtschweizerische Dachverbände	0	0	1	1	0%	0%
4. der Wirtschaft						
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände	16	1	1	18	94%	6%
Verkehr / Mobilität						
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	0	1	1	2	0%	100%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	1	0	1	0%	100%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	9	6	3	18	60%	40%
Total	58	9	9	76	87%	13%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AG Velo der SP, AGVS, AGW, ASTAG, BFU, Cyclo, FSU, KKP, KS, L-drive, Lohnunternehmer, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, SchweizMobil, SSV, strassenschweiz, STV, SUVA, SVLT, SVSP, SWW, TCS, TGW, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS, WBU

Le point clé est effectivement de garantir que la rétro réflexion des panneaux indicateurs de direction « Entreprise » et « Hotel » ainsi que la signalisation touristique soit moindre et ce afin de garantir l'efficacité des autres signaux.

FR

La tournure 'il y a lieu' laisse à penser qu'il est impératif d'adopter le grand format ou le format intermédiaire. Est-ce bien le cas?

GE

Änderungsantrag des Vorschlags:

AG Velo der SP

- Neues Gross- oder Zwischenformat für Velowegweisung (siehe Fragen 3 und 8)
- Velowegweisung muss retroreflektieren

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG Velo der GRÜNEN, Brunner, FTV, Grossenbacher, GRW, Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, SBb, SBV

Für Aufschriften auf Signalen wird die Schriftart «ASTRA Frutiger» verwendet. Davon ausgenommen sind **Wander- und Mountainbikewegweiser**, Zahlen sowie Betriebswegweiser, die touristische Signalisation und Hotelwegweiser.

GRW

... und die Signale der touristischen Signalisation **sowie Bestätigungstafeln zur Orientierung auf Winterwanderwegen und Schneeschuhrouten** ...

FTV

Begründung: aus Sicherheitsaspekten und zur besseren Kanalisierung sind für Winterangebote reflektierende Zwischenmarkierungen zu erlauben.

Da Fussgängerinnen und Fussgänger kein Fahrzeug mit Beleuchtung dabei haben, kann es sinnvoll sein, bei zentralen Wegweisern eine Beleuchtung vorzusehen. Es wäre unverhältnismässig bei sämtlichen Wegweisern für den Fussverkehr eine Beleuchtung vorzuschreiben, jedoch ist es genauso unverhältnismässig, diese zu verbieten.

Fussverkehr,
Hindernisfreie Architektur, SBb, SBV

- Wegweisung für Veloverkehr grösser anzeigen; also in grösseren Formaten (bspw. für Orte wo schnell gefahren wird oder schlechte Sicht besteht).
- Fahrrad Signalisation in grösserem oder Zwischenformat
- Fahrrad Signalisation muss ebenfalls bei dunklen Bedingungen sichtbar sein (Nebel, Nacht) → reflektieren

AG Velo der
GRÜNEN, Brunner,
Grossenbacher

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

OW, VD, Graf, IG Campingland, NVB+NGF, sgV, Uster, VöV, Womoland

3.1.32 Signale auf Fahrzeugen (Frage 32)

Sind Sie mit der Anpassung in Artikel 103 Absatz 5 SSV betreffend die Signale auf Fahrzeugen einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	25	1	0	26	96%	4%
In der Bundesversammlung vertretene	1	0	0	1	100%	0%
2. politische Parteien						
Gesamtschweizerische Dachverbände	(1)	0	(1)	1	100%	0%
der Gemeinden, Städte und Berge- biete						
3. Gesamtschweizerische Dachverbände	1	0	0	1	100%	0%
der Wirtschaft						
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände	16	0	2	18	100%	0%
Verkehr / Mobilität						
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2	0	13	15	100%	0%
Total	51	1	21	73	98%	2%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, Cyclo, FSU, Fussverkehr, KKPks, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, sgV, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Si ritiene che l'articolo vada modificato nella parte relativa a veicoli di manutenzione permettendo anche l'inserimento di altri generi di cartelli quali le velocità limite sulla tratta o la disposizione delle corsie.

TI

Il convient de relever que, comme actuellement dans un tel cas, le permis de circulation est complété avec l'annexe 119 : Affichage variable (inscription éclairée) autorisé lors de convois exceptionnels ou d'escorte de la police en référence aux chiffres 5 et 6 de l'autorisation spéciale ou selon les dispositions de l'OFROU.

VD

Zusätzlich zu den vorgeschlagenen Anzeigemöglichkeiten von Signalen sollten auf Wechselanzeigetafeln oder einfachen Lichtbalken auf Fahrzeugen Lauflichter mit gelben Richtungsgebern erlaubt sein.

ZH, KSSD, SSV, SVSP



Aufgrund der in der Praxis gewonnenen Erkenntnisse hat sich der Bedarf nach einer Erweiterung der Anzeigemöglichkeiten von Signalen auf Wechselanzeigetafeln und insbesondere der Verwendung von Vorschriftssignalen gezeigt, die sich für die Aufgabenerfüllung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit als sinnvoll erweisen. Dem Vorschlag, dass neu auch die Überholverbote («Überholen verboten», «Überholen für Lastwagen verboten») und die Signale für die Umfahungsrichtung bei Hindernissen («Hindernis rechts umfahren», «Hindernis links umfahren») verwendet werden dürfen, ist ausdrücklich zuzustimmen.

KSSD, SSV, SVSP

Es ist sinnvoll, dass Überholverbote oder das Umfahren eines Hindernisses künftig auch auf Wechselverkehrszeichen von Begleit- und Erhaltungsfahrzeugen angezeigt werden können. Dies trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.	BFU, L-drive
--	--------------

Diese Massnahme ist wichtig und sinnvoll. Denn die Verkehrssicherheit kann verbessert werden, wenn Transporte reibungslos abgewickelt werden können.	sgv, VFAS
--	-----------

Ja, allerdings sollten auch hier gewisse Vorgaben gemacht werden. Die Praxis zeigt, dass beim Einkauf ausländischer Produkte die Vorgaben bezüglich Signalbilder, Schriften etc. nicht einheitlich angewendet werden.	VSS
---	-----

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäussert)

BE

Auf Wechselanzeigetafeln von Begleit- und Unterhaltsfahrzeugen sollte die Anzeige aller Signale nach Anhang 2 SSV zulässig sein. Eine Einschränkung macht in der Praxis keinen Sinn. Sollte sich die Änderung in der Vernehmlassung dennoch grundsätzlich durchsetzen, so müssen zusätzlich mindestens auch die Signale 2.30 (Höchstgeschwindigkeit), sowie 2.53 (Ende der Höchstgeschwindigkeit), 2.55 (Ende des Überholverbotes) und 2.56 (Ende des Überholverbotes für Lastwagen) angezeigt werden dürfen. In der Praxis besteht ein Bedarf für ein neues Signal «Ende Baustelle», welches alle baustellenbedingten Beschränkungen aufheben würde.

BE

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

AG Velo der SP, AGW, FTV, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, SSV, STV, SWW, TGW, Uster, VöV, WBUR, Womoland

3.1.33 Weitergehende Anforderungen an die Signalisation (Frage 33)

Sind Sie mit dem neuen Artikel 103a E-SSV betreffend die weitergehenden Anforderungen an die Signalisation und den Verweis auf die anerkannten Regeln der Technik einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	25	1	0	26	96%	4%
In der Bundesversammlung vertretene	1	0	0	1	100%	0%
2. politische Parteien						
Gesamtschweizerische Dachverbände	1	0	0	1	100%	0%
der Gemeinden, Städte und Berge-						
3. biete						
Gesamtschweizerische Dachverbände	1	0	0	1	100%	0%
4. der Wirtschaft						
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände	16	1	1	18	94%	6%
Verkehr / Mobilität						
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver-	1	0	1	2	100%	0%
bände						
5.4 Versicherungswesen	0	1	1	2	0%	100%
5.5 Übrige	1	0	0	1	100%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	11	0	4	15	100%	0%
Total	63	3	7	73	95%	5%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGW, ASTAG, BFU, Cyclo, FTV, FSU, Fussverkehr, GRW, Hindernisfreie Architektur, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgv, SSV, strasse-schweiz, STV, SVLT, SVSP, SWW, TCS, TGW, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Rajouter « Chantiers » après réclames routières

VD

Fussverkehr Schweiz ist mit dieser Anforderung einverstanden. In der Praxis stellen wir aber immer wieder fest, dass insbesondere temporäre Signale auf die Fussverkehrsflächen, insbesondere auf das Trottoir, gestellt werden, auch wenn dadurch das Trottoir unzulässigerweise stark beeinträchtigt wird und schmaler wird als in den Normen vorgesehen.

Fussverkehr

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

UR, AGVS, SUVA

Im Grundsatz werden die Ausführungen von Abs. 1 und Abs. 2, E-SSV Art. 103a vollumfänglich unterstützt. Vorbehalte haben wir gegen die Bestimmungen unter Abs. 3 von E-SSV Art. 103a. Eine Anpassung im Sinne von: Der Einsatz von neuen Bauprodukten darf erst nach Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften erfolgen.

UR

Im Sinne der Rechtssicherheit ist dies abzulehnen (Siehe Frage 1).

AGVS

Im Artikel 103a ist zu ergänzen, dass die Anforderungen an die Baustellensicherheit, und somit bei Strassenbaustellen die Vorgaben der Suva, zu befolgen sind.

SUVA

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

AG Velo der SP, Graf, IG Campingland, NVB+NGF, Uster, VöV, Womoland

3.1.34 Wechselanzeigetafeln (Frage 34)

Sind Sie mit dem neuen Artikel 104 Absatz 1^{bis} E-SSV betreffend die Wechselanzeigetafeln einverstanden?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl	Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	23	2	1	26	92%	8%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	(1)	0	(1)	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	16	0	2	18	100%	0%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2	0	13	15	100%	0%
Total	48	2	23	73	96%	4%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, Cyclo, FSU, Fussverkehr, KKP, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SSV, strassenschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Dans le cadre des ACE, il est néanmoins important que l'usage des nouveaux moyens de signalisation sur les panneaux à affichage variable soit effectué par du personnel formé aux conséquences de leur utilisation (devoir découlant).

FR

Im Kanton Thurgau werden Sonderbewilligungen für Ausnahmetransporte durch das Strassenverkehrsamt erteilt. Auch wenn eine Polizeibegleitung erforderlich ist, muss die private Transportbegleitung eine Bewilligung vorweisen, die nach einer Ausbildung bei der Kantonspolizei Zürich erteilt und im Kanton Thurgau anerkannt wird. Die Kantonspolizei Thurgau hat in der Regel nichts mit einem Ausnahmetransport zu tun. Der Begriff "Polizeibehörde" sollte demzufolge durch "Behörde" ersetzt werden.

TG

Vergleichen Sie bitte auch unsere Antwort zu Frage 32.

BFU, L-drive

Wie der Bundesrat richtig ausführt, ist das Anbringen und Entfernen von Signalen und Markierungen grundsätzlich eine behördliche Aufgabe. Das Signal «Andere Gefahren» (1.30) kann durch das Personal von Begleitfahrzeugen zwar eigenständig eingeschaltet werden, da es sich nur um ein Hinweissignal ohne rechtliche Verpflichtungen handelt. Soweit es aber um Vorschriftssignale geht, soll dem Personal von Begleitfahrzeugen die entsprechende Kompetenz nicht von Bundesrecht wegen zukommen.

KSSD, SSV, SVSP

Die privaten Ausnahmetransportbegleiter (ATB) durchlaufen eine fundierte Ausbildung bei den kantonalen Behörden und weiteren Spezialisten unter Federführung der Kantonspolizeien Freiburg und Zürich, welche mit einer theoretischen und einer praktischen Prüfung abgeschlossen wird. In Einklang mit dieser Bewilligung bzw. mit dem ATB-Ausweis, macht es Sinn, wenn auch die Verwendung der verpflichtenden Signale analog der Bewilligung für die Verkehrsregelung gemäss Art. 67 SSV einer Bewilligungspflicht durch die Polizei unterstellt wird. Das stellt sicher, dass nur ausgebildete, autorisierte ATB-Profis die WTA einsetzen können und so die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Somit ist es sehr zu begrüßen, dass dieselbe Regelung wie bei der Verkehrsregelung besteht, sodass für das Personal von Begleitfahrzeugen für die Verwendung von Signalen auf WTA ebenfalls eine Bewilligung der kantonalen Polizeibehörde benötigt wird. Damit kann die Polizei auch eingreifen, wenn dieses Recht missbraucht werden sollte. Die vorgeschlagene Bewilligung kann einfach in die bereits bestehenden Bewilligungen integriert werden. Die neue Regelung kann in die bestehende Ausbildung integriert werden. Der Anfangsaufwand ist sehr überschaubar.

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, VD

Im vorliegenden Fall handelt es sich am ehesten um eine technische Freigabe solcher an Fahrzeugen befestigten Signale. Im Kanton Aargau wäre es dann das Strassenverkehrsamt und nicht die Kantonspolizei – grundsätzlich wird zudem die eigentliche Signalisation auch durch die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt angeordnet. Vermutlich ist dies auch in anderen Kantonen so geregelt und entsprechend sollte im Gesetzesartikel besser nur von der zuständigen kantonalen Behörde gesprochen werden.

AG

La pertinence de cet article n'est pas prouvée. De quelle manière ou pour quelle raison l'autorité de police pourrait-elle octroyer ce droit aux convoyeurs ? Il devrait être de la responsabilité des convoyeurs d'utiliser une telle signalisation, déjà autorisée en vertu de l'article 103, alinéa 5, du P-OSR.

VD

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

SO, AG Velo der SP, AGW, FTV, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, SSV, STV, SWW, TGW, Uster, VöV, WBUR, Womoland

3.1.35 Ergänzung «Leiteinrichtungen» (Frage 35)

Sind Sie damit einverstanden, dass Artikel 105 Absatz 2 SSV um den Begriff «Leiteinrichtungen» ergänzt wird?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	26	0	0	26	100%	0%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	16	0	2	18	100%	0%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	2	0	13	15	100%	0%
Total	51	0	22	73	100%	0%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, BFU, Cyclo, FSU, Fussverkehr, KKP, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SSV, strassenschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Wir machen beliebt, den letzten Satz von Art. 105 der teilrevidierten SSV zu ergänzen: «Signale, Markierungen und Leiteinrichtungen, die ohne Bewilligung angebracht worden sind, werden auf Kosten des Pflichtigen entfernt.»

SO

Ajouter le mot « déplacer », dans la phrase « ..., et fait remplacer ou déplacer ceux qui ne sont plus visibles ou qui sont endommagés »

VD

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

AG Velo der SP, AGW, FTV, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, sgv, STV, SWW, TGW, Uster, VöV, WBUR, Womoland

3.1.36 Rechtsverbindlichkeit-Erklärung technischer Normen (Frage 36)

Sind Sie mit der Streichung des Hinweises, wonach das UVEK technische Normen als rechtsverbindlich erklären kann, einverstanden (Art. 115 Abs. 1 E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	25	1	0	26	96%	4%
In der Bundesversammlung vertretene	1	0	0	1	100%	0%
2. politische Parteien						
Gesamtschweizerische Dachverbände	(1)	0	(1)	1	100%	0%
der Gemeinden, Städte und Bergge- biete						
3. Gesamtschweizerische Dachverbände	1	0	0	1	100%	0%
der Wirtschaft						
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände	16	0	2	18	100%	0%
Verkehr / Mobilität						
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	0	1	1	2	0%	100%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	1	0	1	0%	100%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	10	1	4	15	91%	9%
Total	61	4	8	73	94%	6%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, AGVS, AGW, ASTAG, BFU, Cycla, FSU, FTV, Fussverkehr, GRW, KKPks, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, SchweizMobil, sgV, SSV, strasseschweiz, STV, SUVA, SVLT, SVSP, SWW, TCS, TGW, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS, WBUR

Auch wenn in der neuen SSV keine starren Verweise mehr vorhanden sind, könnte es unter Umständen interessant sein, eine neue technische Norm während einer Übergangszeit als rechtsverbindlich zu erklären. Diese Flexibilität wird mit der Streichung des Absatzes aufgehoben. Das Erarbeiten einer technischen Norm geht üblicherweise schneller als die Anpassung von Gesetzestexten.

VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

VD, Hindernisfreie Architektur, SBb, SBV

Il est essentiel que le DETEC conserve son statut d'autorité compétente pour conférer un caractère obligatoire à certaines normes. Cette possibilité est pertinente et nécessaire pour garantir des mesures de protection cruciales. Nous craignons que l'élimination de cette compétence n'affaiblisse significativement les mesures de protection en place.

VD

Selbst wenn die Aufnahme der normativen Bestimmungen in die SSV als richtig erachtet wird, gibt es keine Notwendigkeit die Möglichkeit des Verweises auf technische Normen zu streichen. Dies kann Entwicklungen hemmen, da das Nachführen der Verordnung weniger flexibel ist, als ein Verweis des UVEK auf technische Normen.

Hindernisfreie Archi-
tektur, SBb, SBV

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

ACS, AG Velo der SP, Graf, IG Campingland, NVB+NGF, SSV, Uster, VöV, Womoland

3.1.37 Änderungen von Anhang 1 und Anhang 2 durch das UVEK (Frage 37)

Sind Sie damit einverstanden, dass das UVEK künftig Anhang 1 und Anhang 2 Ziffer 5 SSV ändern kann (Art. 115 Abs. 1^{bis} E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	26	0	0	26	100%	0%
In der Bundesversammlung vertretene	1	0	0	1	100%	0%
2. politische Parteien						
Gesamtschweizerische Dachverbände	(1)	0	(1)	1	100%	0%
der Gemeinden, Städte und Bergge- biete						
3. Gesamtschweizerische Dachverbände	0	0	1	1	0%	0%
der Wirtschaft						
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände	16	1	1	18	94%	6%
Verkehr / Mobilität						
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	1	0	0	1	100%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	11	0	4	15	100%	0%
Total	64	1	8	73	98%	2%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGVS, AGW, ASTAG, BFU, Cycla, FSU, FTV, Fussverkehr, GRW, Hindernisfreie Architektur, KKPks, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, SSV, strassenschweiz, STV, SUVA, SVLT, SVSP, SWW, TCS, TGW, VCS, Velosuisse, VFAS, WBUR

Nous sommes favorables à laisser une certaine agilité dans la mise à jour des annexes 1 et 2. Toutefois, la modification des valeurs dans ces 2 annexes peuvent conduire à de fortes implications pour l'Etat du Valais. Avant toute volonté de changement, il est important d'avertir les cantons et de présenter les éventuelles implications afférentes (phases de transition, impacts financier, ...)

VS

Es ist wichtig, dass die Ausführungsbestimmungen an sich verändernde Rahmenbedingungen in der Praxis angepasst werden können.

Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, SBb, SBV

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

VSS

Auch wenn damit an Geschwindigkeit gewonnen werden kann, sollten massgebliche Änderungen nur in Absprache mit den Kantonen und Fachverbänden vorgenommen werden. Bei technischen Normen wird in der Regel eine Vernehmlassung durchgeführt, um eine breitere Abstützung zu erhalten. Dieses Vorgehen hat sich bewährt. Wir fordern daher, dass die Anhang 1 und Anhang 2 Ziffer 5 in Zukunft unter der Federführung des UVEK in Zusammenarbeit mit den interessierten Stellen geändert werden kann.

VSS

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

AG Velo der SP, Graf, IG Campingland, NVB+NGF, sgv, SSV, Uster, VöV, Womoland

3.1.38 Aufhebung von Artikel 115a SSV (Frage 38)

Sind Sie damit einverstanden, dass Artikel 115a SSV aufgehoben wird?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	26	0	0	26	100%	0%
In der Bundesversammlung vertretene	1	0	0	1	100%	0%
2. politische Parteien						
Gesamtschweizerische Dachverbände	1	0	0	1	100%	0%
der Gemeinden, Städte und Bergge- biete						
3. Gesamtschweizerische Dachverbände	0	0	1	1	0%	0%
der Wirtschaft						
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	6	0	0	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände	15	2	1	18	88%	12%
Verkehr / Mobilität						
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	0	1	1	2	0%	100%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	1	0	1	0%	100%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	10	1	4	15	91%	9%
Total	60	5	8	73	92%	8%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGW, ASTAG, BFU, Cyclo, FSU, FTV, Fussverkehr, GRW, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, LUW, NWW, OWW, Pro Velo, SchweizMobil, SSV, strasseschweiz, STV, SUVA, SVLT, SVSP, SWW, TCS, TGW, VCS, Velosuisse, VFAS, WBUR

Nécessite toutefois le maintien des normes concernées et leur mise à jour.

FR

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AGVS, Hindernisfreie Architektur, SBb, SBV, VSS

Im Sinne der Rechtssicherheit ist ein allgemeiner Verweis auf technische Normen mit Aufhebung des genannten Artikels abzulehnen. Anwendbare technische Normen sind jeweils aktuell zu halten. Bestenfalls verleiht man dem UVEK die Möglichkeit in Art. 15 Abs. 1bis E-SSV, Anpassungen in Art. 115a SSV vornehmen zu dürfen.

AGVS

Das Aufheben des Verweises auf die Norm SN 640852 «Taktisch-visuellen Markierungen» darf erst erfolgen, wenn die Anwendung der Markierungselemente geklärt und sinngemäss im Text der SSV präzise geregelt ist. Vgl. Vorschläge zu Art. 72a Abs.2

Hindernisfreie Archi-
tektur, SBb, SBV

Durch die Entkoppelung der Normen fallen auch die üblichen Regeln zur detaillierten Ausgestaltung von Signalen und Markierungen weg. Dies führt zu einem unkontrollierten Wildwuchs an Schriftgrößen, Abständen etc. auf Signalen. Um eine einheitliche Ausgestaltung in Zukunft sicherzustellen, muss für die Ausgestaltung der Signale darauf hingewiesen werden, dass hierfür Weisungen und Normen anzuwenden sind. Dies kann bspw. mit einer entsprechenden Formulierung im neuen Art. 103a Abs. 2 E-SSV hinzugefügt werden.

VSS

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

AG Velo der SP, Graf, IG Campingland, NVB+NGF, sgv, Uster, VöV, Womoland

3.1.39 Übergangsbestimmung (Frage 39)

Sind Sie mit der neuen Übergangsbestimmung einverstanden (Art. 117e E-SSV)?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	25	0	1	26	100%	0%
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	1	0	0	1	100%	0%
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	0	1	100%	0%
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	0	0	1	1	0%	0%
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	15	1	2	18	94%	6%
5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände	1	0	1	2	100%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	3	0	12	15	100%	0%
Total	51	1	21	73	98%	2%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, ASTAG, BFU, Cycla, FSU, Fussverkehr, IG Campingland, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VSS, VFAS, Womoland

Einverstanden, jedoch könnte eine Terminierung auf Ende 2035 sinnvoll sein.

LU

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AGVS

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

VD, AG Velo der SP, AGW, FTV, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, NVB+NGF, LUW, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, STV, SWW, TGW, Uster, VöV, WBUR

3.1.40 Anpassungen Anhang 1 (Frage 40)

Sind Sie mit den Anpassungen des Anhangs 1 einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	21 (1)	3 (1)	1	26	88%	12%
In der Bundesversammlung vertretene	1	0	0	1	100%	0%
2. politische Parteien						
Gesamtschweizerische Dachverbände	1	0	0	1	100%	0%
der Gemeinden, Städte und Bergge- biete						
3. Gesamtschweizerische Dachverbände	0	0	1	1	0%	0%
der Wirtschaft						
4. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	2	0	6	67%	33%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände	15	2	1	18	88%	12%
Verkehr / Mobilität						
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	0	1	1	2	0%	100%
5.4 Versicherungswesen	0	1	1	2	0%	100%
5.5 Übrige	0	1	0	1	0%	100%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	1	14	3	18	7%	93%
Total	44	24	8	76	65%	35%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, VD, ZG, SP, 2rad, ACS, ACVS, ASTAG, BFU, Cyclo, FSU, Fussverkehr, KKP, KSSD, L-drive, Pro Velo, SSV, strasseschweiz, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VFAS, VSS

Ja, ausgenommen unsere Anmerkungen zur Touristischen Signalisation – siehe Antworten zu den Fragen 10 und 27.

AG

Sous réserve de la prise en compte des remarques aux points 18 et 19.

NE

Aber: Die Frage nach der Notwendigkeit einer solchen Einleitung erscheint zunächst berechtigt. Als Beispiel sei die Markierung von Fussgängerstreifen angeführt, welche in aller Regel eine Länge von 4 m aufweisen sollte. Die Wahrnehmung der Markierung muss aus Sicherheitsgründen gewährleistet sein. Auch 3 m lange Fussgängerstreifen sind grundsätzlich zulässig, jedoch aufgrund der eingeschränkten Wahrnehmbarkeit nicht empfehlenswert und sollten daher nur in absoluten Ausnahmefällen erlaubt werden. Daher wurde die «4 m» in der SN 640 850a auch in Fettdruck gesetzt. Die fette Schreibweise, welche bei sämtlichen Markierungen Anwendung findet, geht mit der Übernahme der Markierungen in die SSV verloren, was aus unserer Sicht nicht befürwortet werden kann. Es wäre wünschenswert, wenn die Information, dass in aller Regel die Markierung mit dem Wert der fetten Schreibweise umzusetzen ist, auch in der SSV gegeben würde. Andernfalls führt die Übernahme der Markierung in Kombination mit dem Informationsverlust zu einer Minderung der Qualität und Sicherheit.

NW, BFU, L-drive

Die Mindestbreite von 3 m ist bei längeren Querungen, oder wenn der Fahrbahnrand nicht rechtwinklig zum Fussgängerstreifen verläuft, ungenügend. Eine Person mit Sehbehinderung, selbst wenn sie in der Mitte des Fussgängerstreifens los geht, wird nicht mit Sicherheit im Bereich des Fussgängerstreifens queren können und daher beispielsweise eine Schutzinsel nicht auffinden. Die SN 640 075 bietet zudem die Möglichkeit, in einem Bereich von 1.0 m breite, eine punktuelle Auffahrtsrampe für Personen mit Rollstuhl und Rollator auszuführen. Baulich wird diese mit Noppen so gekennzeichnet, dass eine Person mit Sehbehinderung die Querung am Absatz neben der Rampe aufsucht. Mit dieser Rampe reduziert sich die für Menschen mit Sehbehinderung nutzbare Breite um einen Meter, so dass nur 2 m

Fussverkehr

verfügbar sind, was das Problem der fehlende Abweichungstoleranz von der direkten Gehlinie verschärft.

Auch eine Begrenzung der Breite auf maximal 4 m wird den Bedürfnissen der Zufussgehenden, insbesondere auch von Menschen mit Behinderung alles andere als gerecht. Bei einer hohen Querungsnachfrage, beispielsweise vor Bahnhöfen, etc. muss es möglich sein, breitere Fussgängerstreifen auszuführen (wird in der Praxis bereits so angewendet), damit die Fussverkehrsströme überhaupt bewältigt werden können und den Fahrzeugverkehr nicht unnötig lange aufhalten.

Sämtliche Markierungen (z.B. Haltebalken, Wartelinien) für Busse im öffentlichen Verkehr sollten auch in Gelb markiert werden können. Auch sollten sämtliche Radmarkierungen, dazu gehören auch die Führungslinie im Anschluss an Wartelinie (6.16.1) oder die ununterbrochene Längslinie (6.12), in Gelb markiert werden.

KSSD, SSV, SVSP

Anhang 1: VI. Markierungen, B Quermarkierungen: 3. Bei Fussgängerstreifen sollten keine konkreten Massvorgaben betr. Abstand zwischen den Balken und Abstand zum Fahrbahnrand aufgeführt werden. Die entsprechenden Abstände müssen je nach Strassenbreite im Einzelfall angepasst werden können, um optisch das bestmögliche Ergebnis zu erreichen.

Signale, die sich auf Radwegen befinden und sich ausschliesslich an Velofahrende richten, können kleinere Masse aufweisen wie jene auf anderen Verkehrsinfrastrukturen. Wir regen daher an, in Anhang 1 kleinere Masse vorzusehen.

Pro Velo

- Parkfeld: Wir empfehlen, die reduzierte Breite der Parkfeldlinien von 0.12 m auf 0.10 m zu reduzieren.
- Randlinie: Analog zu den schmalen Linien bei Parkfeldern empfehlen wir das Zulassen von Randlinien und insbesondere Abweislinien mit einer Breite von 0.10 m im Innerortsbereich. Dies, um Abweislinien bei Verkehrsberuhigungselementen und Zonentoren optisch zu reduzieren und den innerstädtischen Gegebenheiten anzupassen.

SSV

Mit Vorbehalt zu den Markierungen (vgl. Frage 15)

VSS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

BE, GE, NE, ZH, AG Velo der GRÜNEN, AG Velo der SP, AGVS, AGW, Brunner, FTV, Grossenbacher GRW, Hindernisfreie Architektur, Lohnunternehmer, LUW, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, STV, SUVA, SWW, TGW, WBUR

Unmittelbar nach der Nennung des Kapitels «VII. Leiteinrichtungen» ist zur Einführung der anschliessenden Tabelle die Tabellenüberschrift mit «Grossformat, Zwischenformat, Normalformat und Kleinformat» einzufügen, andernfalls ist die darauf folgende Darstellung von hauptsächlich 4 Spalten nicht verständlich.

BE

Kap. VI.A.5 Vorwarnlinie: Mit der Teilung 4/2 m auf übrigen Strassen und Wegen müssen die Mindestlängen inner- und ausserorts einem Vielfachen von 4 m + 2 m (= 6 m) entsprechen. Entsprechend sind die Mindestlängen inner- und ausserorts auf 30 respektive 60 m zu vergrössern.

Kap. VI.A.8 Längslinie bei Warte- und Haltelinie: Gemäss Norm VSS 40 862 soll die ununterbrochene Längslinie auf übrigen Strassen und Wegen maximal 15 m lang sein. Unterbrochene Längslinien enden, wenn keine Mittellinie folgt, nach 5 m (Einteilung ab der Warte-/Führungslinie: 3 m Linie, 1 m Abstand, 1 m Linie) oder gehen nach einem weiteren 1 m Abstand in eine Sicherheitslinie über.

Kap. VI.B.3 Fussgängerstreifen: Der Abstand zum Fahrbahnrand darf nicht konstant mit 0.50 m festgelegt werden, sonst ist die Einmitten der Balken auf dem Fahrstreifen oder der Fahrbahn nicht möglich. Stattdessen muss der Abstand *höchstens* 0.5 m betragen.

Kap. VI.C.1 Sperrflächen: Bei grossen Sperrflächen sollte der weiss markierte Flächenanteil reduziert werden dürfen.

Kap. VI.D.1 Parkfelder: Wir erachten die in der Norm VSS 640 850a genannte Linienbreite von 0.10 m als genügend. Daher sollte die Linienbreite 0.10 oder 0.15 m betragen.

Kap. VI.D.3 Parkverbotsfeld: Wir erachten die in der Norm VSS 640 850a genannte Linienbreite von 0.10 m als genügend. Daher sollte die Linienbreite 0.10 oder 0.15 m betragen.

Kap. VI.E.1 Einspurpfeile und Richtungspfeile: Wir erachten die in der Norm VSS 640 850a genannte Gesamtlänge von 6.5 m auf übrigen Strassen und Wegen als passend. Die Gesamtlänge von 6 m sollte korrigiert werden.

Kap. VI.F.2 Symbol «Fahrrad»: In der SSV wird bisher nur in Art. 79 Abs. 4 Bst. a die Verwendung des Symbols «Fahrrad» (5.31) erwähnt. Wenn nun sogar zwei unterschiedliche Grössen vom gleichen Symbol eingeführt werden, sollte auch erwähnt werden, wo das Symbol markiert werden kann (bspw. beim Beginn von Radstreifen, entlang von Strassen mit regelmässigem Veloverkehr aber ohne Radstreifen, im Aufstellbereich für

Radfahrer, ...) und welche Grösse zu verwenden ist. So dürfte das Symbol in der Grösse von 2.0 x 2.0 m für den Einsatz auf Strassen in Tempo-30-Zonen vorgesehen sein, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, wenn sie Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr sind (gemäss Art. 4 Abs. 1 Bst. b Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen). Dies sollte entsprechend vermerkt werden.

Kap. VII.A.2 Leitkegel: Die Höhe von 0.75 m ist für Autobahnen und Autostrassen in Ordnung. Auf übrigen Strassen und Wegen sollte zusätzlich die Höhe von 0.50 m eingeführt werden. Wenn keine Breitenangaben gemacht werden, sollte diese auch nicht vermerkt werden.

Il manque la mention et les dimensions de l'indicateur de direction pour les itinéraires de raquette à neige; Il manque la mention et les dimensions des panneaux d'information décrits à l'art 54b alinéa 5. Le cas échéant, il manque la mention et dimension des panneaux de déviation dédiés aux déviations des chemins de randonnée pédestres.

GE

Nicht einverstanden sind wir mit Anhang 1: VI. Markierungen, B Quermarkierungen: 3. Fussgängerstreifen (Reihe gelber Balken parallel zum Fahrbahnrand; 6.17):

ZH

Bei Fussgängerstreifen sollten keine konkreten Massvorgaben betr. Abstand zwischen den Balken und Abstand zum Fahrbahnrand aufgeführt werden. Die entsprechenden Abstände müssen je nach Strassenbreite im Einzelfall angepasst werden können, um optisch das bestmögliche Ergebnis zu erreichen.

Zusätzlicher Antrag: Sämtliche Markierungen (z.B. Haltebalken, Wartelinien) für Busse im öffentlichen Verkehr sollten auch in Gelb markiert werden können. Auch sollten sämtliche Radmarkierungen, dazu gehören auch die Führungslinie im Anschluss an Wartelinie (6.16.1) oder die ununterbrochene Längslinie (6.12), in Gelb markiert werden.

Sofern erforderlich und keine exakte Definition vorhanden, sind Verweise auf technische Normen beizubehalten.

AGVS

IV. Hinweissignale

B. Wegweisung auf Haupt- und Nebenstrassen

d. Wegweisung auf Fuss- und Wanderwegen

– Signale «Wegweiser für Fusswegnetze» (4.52.1), «Wegweiser für Wanderwege» (4.52.2) «Wegweiser für Bergwanderwege» (4.52.3), «Wegweiser für Alpinwanderwege» (4.52.4), und «Wegweiser für Winterwanderwege» (4.52.5) und **«Wegweiser für Schneeschuhrou-ten» (4.52.xx)**.

Begründung: Siehe Begründung zu ART. 54B ZIFFER 2 BST. C.

AGW, FTV, GRW, NWW, OWW, LUW, SchweizMobil, STV, SWW, TGW, WBUR

Nein in Bezug auf den Punkt Quermarkierungen 3. Fussgängerstreifen:

Die Mindestbreite für Fussgängerstreifen von 3 m ist bei längeren Querungen, oder wenn der Fahrbahnrand nicht rechtwinklig zum Fussgängerstreifen verläuft, ungenügend. Eine Person mit Sehbehinderung, selbst wenn sie in der Mitte des Fussgängerstreifens los geht, wird nicht mit Sicherheit im Bereich des Fussgängerstreifens queren können und daher beispielsweise eine Schutzinsel nicht auffinden. Die SN 640 075 bietet zudem die Möglichkeit, in einem Bereich von 1.0 m breite, eine punktuelle Auffahrtsrampe für Personen mit Rollstuhl und Rollator auszuführen. Baulich wird diese mit Noppen so gekennzeichnet, dass eine Person mit Sehbehinderung die Querung am Absatz neben der Rampe aufsucht. Mit dieser Rampe reduziert sich die für Menschen mit Sehbehinderung nutzbare Breite um einen weiteren Meter, so dass nur 2 m verfügbar sind, was das Problem der fehlende Abweichungstoleranz von der direkten Gehlinie verschärft.

Auch eine Begrenzung der Breite auf maximal 4 m wird den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderung nicht gerecht. Bei einer hohen Querungsnachfrage, beispielsweise vor Bahnhöfen, etc. muss es möglich sein, breitere Fussgängerstreifen auszuführen, damit Menschen mit Behinderung nicht durch den Passantenstrom bei der Fortbewegung behindert oder zurückgedrängt werden.

Hindernisfreie Architektur, SBb, SBV

Mindestlänge der Sicherheitslinien: Es besteht die Gefahr, dass durch die definierte Mindestlänge in kurvigen Gegenden das Überholen von langsamen Fahrzeugen praktisch unmöglich wird.

Lohnunternehmer

VII Leiteinrichtungen sollte ergänzt werden mit: Lattenzaun mit zwei Latten, Radabweiser sowie Radabweiser mit Netz.

SUVA

A. Längsmarkierungen, 3. Führungslinien:

- Diamantförmige Fläche um Pöler (wie in NL) spezifizieren
- Führungslinien für Fahrräder in gelb

B. Quermarkierungen, 3. Fussgängerstreifen

- von 3 – 12 Metern flexibler die Längen zulassen

AG Velo der
GRÜNEN,
AG Velo der SP,
Brunner,
Grossenbacher

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

JU, Graf, IG Campingland, NVB+NGF, sgV, Uster, VöV, Womoland

3.1.41 Angepasste Signale, Symbole und Markierungen (Frage 41)

Sind Sie mit den neuen bzw. angepassten Signalen, Symbolen und Markierungen in Anhang 2 E-SSV, namentlich den Symbolen gemäss Ziffer 5, einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	18	7	1	26	72%	28%
In der Bundesversammlung vertretene	1	0	0	1	100%	0%
2. politische Parteien						
Gesamtschweizerische Dachverbände	1	0	0	1	100%	0%
der Gemeinden, Städte und Berge-						
3. biete						
Gesamtschweizerische Dachverbände	0	0	1	1	0%	0%
4. der Wirtschaft						
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	2	0	6	67%	33%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände	13 (1)	3	1 (1)	18	82%	18%
Verkehr / Mobilität						
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver-	1	1	0	2	50%	50%
bände						
5.4 Versicherungswesen	0	1	1	2	0%	100%
5.5 Übrige	0	1	0	1	0%	100%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	3	13	2	18	19%	81%
Total	42	28	6	76	60%	40%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, BS, FR, GL, GR, LU, NE, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACS, ACVS, AGVS, ASTAG, Cyclo, IG Campingland, FSU, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SSV, strasseschweiz, SVLT, SVSP, TCS, VCS, Velosuisse, VSS, VFAS, Womoland

Grundsätzlich ja. Unklar ist der Umgang mit gendergerechten Symbolen. Dazu wären dann auch weitere Signale wie beispielsweise 4.11 Fussgängerstreifen betroffen. Hier bedarf es einer Aufklärung seitens UVEK.

AG

Mit dem Hinweis auf Sig. 5.41.11 (siehe Antwort unter Frage 3).

LU, UR

Im Grundsatz sind wir mit den vorgeschlagenen Signalen, Symbolen und Markierungen im Anhang 2 E-SSV einverstanden. Jedoch regen wir an, die in Ziffer 5 vorgeschlagenen Symbole vertieft zu überprüfen: Sind tatsächlich derart viele Symbole nötig? Worin besteht der konkrete Mehrwert? Ausserdem unterscheiden sich einige Symbole zu wenig klar voneinander (bspw. Bergwandern und Alpinwandern, Eisbahn und Schneeschuhroute). U.E. wäre eine Reduktion angebracht und die Verwechslungsgefahr ist zu reduzieren.

SO

Konzept ist nachvollziehbar und wird begrüßt. Die Symbole Eisbahn (5.41.1) und Fussballplatz (5.41.4) sind eher unverständlich und sollen daher überprüft und angepasst werden. Das aktuelle Fussball-Symbol ist verständlicher.

SZ

Si ritiene che la configurazione del segnale mobile di protezione 7.03 non sia più conforme alle norme della tecnica / alle norme VSS attuali. Si ritiene che la grafica del simbolo 5.41.1 "Pista di ghiaccio" sia poco chiaro e comprensibile.

TI

Proponiamo l'introduzione del simbolo "centro" per indicare il centro di una località con lo scopo di essere comprensibile a livello internazionale.



Aber: Das Piktogramm «Mountain-Bike» (5.32/Art. 64 SSV) wurde überarbeitet. Die Piktogramme auf den roten Velowegweisern (4.50/4.51) sind ebenfalls entsprechend anzupassen.

ZG

De manière générale, nous approuvons les symboles figurant au chapitre 5. Toutefois, certains symboles sont sujets à caution ou mal dessinés, comme « Halles » (5.41.11), « Arrêt de bus » (5.45) ou « Arrêt de tram » (5.46). De plus, le symbole « Point de vue » (5.53.3) pourrait être mieux illustré par un œil.

VD

L'OSR ne semble pas contenir d'obligation de renouvellement des panneaux ; introduire ce terme « renouvellement obligatoire » dans la disposition transitoire n'est pas très clair. Il conviendrait peut-être de reprendre les termes utilisés dans le rapport explicatif qu'à partir du moment où leur renouvellement s'impose en raison de leur détérioration, de dommages ou autres

Grundsätzlich möchten wir jedoch auch hier zu bedenken geben, dass es nicht angebracht und im Sinne der Verkehrssicherheit ist, die Vielfalt der Verkehrsschilder/Signalisationen immer weiter zu erhöhen. Anstelle der immer fortschreitenden Regelungsdichte plädieren wir stattdessen für eine Schärfung des Verkehrssinns der Verkehrsteilnehmenden mittels Aus- und Weiterbildung, sowie Aufklärung.

L-drive

Art. 46, Abs. 2 SSV: Wenn die Fahrbahn des beschränkten Gegenverkehrs abmarkiert wird, ist nicht klar, mit welcher Farbe markiert werden soll. Die einen Kantone markieren gelb, die anderen weiss. In Basel-Stadt wird je nach Sachbearbeiter die eine oder andere Farbe gewählt. Deshalb sollte in Anhang 2, Punkt 6. Markierungen und Leiteinrichtungen eine entsprechende Abbildung aufgenommen werden. Wir regen an, am selben Ort eine Leitlinie spezifisch für Zweirichtungsradwege abzubilden. Diese kann schmaler und kürzer sein als diejenige für Strassen.

Pro Velo

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AI, AR, BE, BL, GE, NW, SG, AG Velo der GRÜNEN, AG Velo der SP, AGW, BFU, Brunner, FTV, Fussverkehr, GRW, Grossenbacher, Hindernisfreie Architektur, LUW, NWW, OWW, SBb, SBV, SchweizMobil, STV, SUVA, SWW, TGW, WBUR

1. Die «Ergänzenden Angaben» sind teilweise so feingliedrig gestaltet, dass keine Unterscheidung erkennbar ist (z.B. 5.34 / 5.34.1 / 5.41.1 / 5.34.2 / 5.34.3 / 5.31.3). Hier wäre der Ansatz «weniger ist mehr» sinnvoller. Deutliche Symbole wie Fussball, Tennisschläger, Schlittschuh (wie heute angewendet) sollten bestehen bleiben). Diese sind zudem «genderneutral».
2. Es fehlen Ergänzungen zu Signalen, die sich landläufig eingespielt haben. So z.B. Einkaufszentrum (Einkaufswagen), Zentrum (Kreis mit Zentrum) und Sehenswürdigkeit (Auge)
3. Zudem stellt sich die Frage, ob die «Ergänzenden Angaben», soweit im europäischen Raum vorhanden, mit demselben abgeglichen worden sind (Wiedererkennbarkeit insbesondere im grenznahen Bereich)?

AI, AR, SG

Beim Fussgänger-Symbol und dessen Variationen in einheitliche Formsprache ist zu beachten, dass diese genderneutral gestaltet sind.

BE

Symbol 5.32: Auf die Kennzeichnung des Bodens sollte verzichtet werden. Hingegen sollte der Rucksack beibehalten werden.

Auf den Wegweisern 4.50.3, 4.50.6, 4.51.1 und 4.51.3 ist das neue Symbol 5.32 zu verwenden.

Alle Signale, welche eine Person abbilden, sollten das neue Personensymbol verwenden. Dies betrifft die Signale 1.14, 1.22, 1.23, 2.04, (2.13), (2.14), 2.15, 2.15.1, 2.15.2, (2.59.3/4), (2.59.5/6), 2.61, 2.62, 2.63, 2.63.1, 4.09.1, 4.11, 4.12, 4.13, 4.50.3, 4.50.6, 4.51.1, 4.51.3, 4.94 und 4.95.

Auf der touristischen Symboltafel 4.52.8 sind die neuen Symbole 5.48, 5.41.7, 5.47, 5.41.8 und 5.53.5 zu verwenden.

Bei einzelnen der neu einzuführenden Symbole besteht eine gewisse Ähnlichkeit zu bestehenden Symbolen, so beispielsweise zwischen den Symbolen 5.25 Gesellschaftswagen und 5.45 Bushaltestelle. Zudem wird bei diesen Symbolen auf den gleichen Artikel (Art. 64) verwiesen. Dadurch besteht eine gewisse Gefahr, dass Symbole aus Versehen oder absichtlich falsch verwendet werden. Abhilfe schaffen könnte die Einführung einer Kategorisierung der Symbole, bspw. für Fahrzeuge und Verkehrsteilnehmende (5.20 bis 5.38), touristische Symbole (5.34.1 bis 5.53.7), etc. So könnte allgemeiner festgelegt werden, dass touristische Symbole nur auf touristischen Signalen eingesetzt werden dürfen.

Signal 4.52.2 und 4.52.3: Auf den Wegweisern für Fahrräder, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte werden Symbole und Routenfelder kombiniert, nur auf den Wegweisern für Wanderwege und für Bergwanderwege nicht. Eine Weiterentwicklung im Sinn der Konsistenz wäre wünschenswert, indem auch auf den regulären Wegweisern für Wanderwege und Bergwanderwege das Routenfeld zusammen mit den Zielangaben dargestellt werden

könnte. Somit könnte eine Menge zusätzlicher Wegweiser und Befestigungsmaterial eingespart werden.



Vielerorts werden heute auf Anfrage von Betroffenen Velo- und Fuss-/Wanderwege mit zusätzlichen Hinweisschildern zu gegenseitiger Rücksichtnahme ausgestattet. Dies betrifft neben der Koexistenz Biken-Wandern beispielsweise auch die Durchfahrt von Bauernhöfen oder Flächen mit Werksverkehr. Dazu entstehen derzeit viele verschiedene Varianten von Tafeln / Signalen. Es wäre hilfreich, hierzu einheitliche Vorgaben zu Form und möglichen Inhalten zu bieten (nicht zu verwechseln mit Informationstafeln).

Werden die Symbole auf der Wegweisung für den motorisierten Verkehr auf Neben- und Hauptstrassen verwendet, sind diese bezüglich Wahrnehmung der Sportart teilweise ungeeignet bzw. nur sehr schlecht lesbar. Dies betrifft insbesondere die Symbole Eisbahn, Curling, Fussballplatz und Tennisplatz. Hier sind für den Motorfahrzeugverkehr gut wahrnehmbare/zuordenbare Symbole zu wählen, wie diese in der Norm VSS 640 827c enthalten sind.

BL

Sur le principe, l'intégration des symboles de la signalisation touristique et de la mobilité douce fait sens, mais certains nouveaux symboles ne sont pas facilement lisibles pour un usager de la route. Il convient par ailleurs de distinguer dans l'ordonnance les symboles se référant aux catégories de mobilité douce (notamment 5.32, 5.34, 5.34.1, 5.34.2, 5.34.3) de ceux qui donnent une information supplémentaire sur les moyens de transport, installations et points d'intérêts que l'on peut trouver à une destination donnée (cf. chap. 14 SN 640 829a).

GE

Les symboles "fauteuil roulant"  et "wc adaptés aux fauteuils roulant"  tels que décrits dans le guide de recommandations 'Signalisation pour les offres proches de la randonnée pédestre', doivent être ajoutés.

Schliesslich erscheint es unnötig, die bestehenden Symbole zu ändern, die auf einer unzähligen Anzahl von Tafeln in der Schweiz einheitlich verwendet werden, insbesondere die Symbole 5.34.1, 5.34.2, 5.34.3 und 5.32. Die bestehenden Symbole, die seit mehreren Jahrzehnten eingesetzt werden und von der Bevölkerung anerkannt und angenommen werden, sollen daher beibehalten werden.

GE, FTV

Antrag: Die Auswahl gemäss Anhang 1 ist mit folgenden Symbolen zu ergänzen:

Restaurant , Hütte , Feuerstelle , Parkplatz , Jugendherberge 

Begründung: Diese Symbole werden seit mehreren Jahren im Bereich der Wanderwege (Art. 54b) einheitlich eingesetzt und sie wurden auch in der Fachapplikation Langsamverkehr bereits integriert.

GE, AGW, FTV, GRW, LUW, NWW, OWW, SchweizMobil, STV, SWW, TGW, WBUR

Die Symbole sind nicht klar verständlich. Die Person ist sichtbar, jedoch das Sportgerät zu klein (Beispiel: 5.41.4 Fussballplatz). Diese Symbole sollten in erster Linie das Sportgerät zeigen (z.B. 5.41.1 Eisbahn: Hier reicht es einen grossen Schlittschuh zu zeigen).

NW, BFU

Die Symbole sollten grundsätzlich nochmals überarbeitet werden. Die Leiteinrichtungen, die Markierungen, die Hinweissignale und die Gefahrensignale sind aus Sicht der BFU in Ordnung.

BFU

- Die Endetafel nach der geltenden Ziff. 4.51.4 sollte weiterhin möglich sein. Insbesondere beim MTB. Es sind keine Gründe ersichtlich, diese zu verbieten.
- Das bisherige Symbol mit Rucksack für MTB (Ziff. 5.32) entspricht optisch mehr einem MTB als das in der Vorlage vorgesehene Symbol und beinhaltet zudem alle verschiedenen Nutzergruppen im Bereich MTB. Die Erkennbarkeit ist mit dem bisherigen Symbol mehr gegeben.

SG

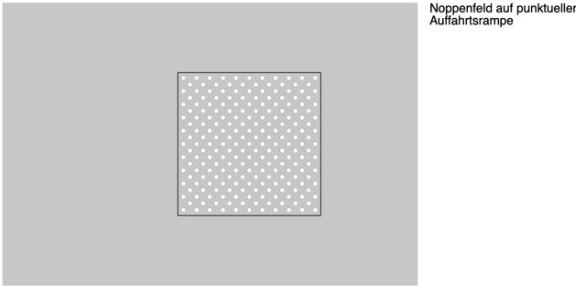
Die Symbole nach Art. 54a und 54b (Mobilitätspiktogramme Langsamverkehr: 5.31; 5.32; 5.33; 5.33.1; 5.34; 5.34.1; 5.34.2; 5.34.3; 5.41.3) sollen in einer separaten Kategorie von den restlichen Symbolen dargestellt werden.

Begründung: Mobilitätspiktogramme Langsamverkehr klären die Mobilitätsform, für welche die Signalisation gilt. Die Symbole haben einsprechende Erwähnungen in der Verordnung und eine hohe Bedeutung. Die restlichen Symbole sind eine Zusammenstellung, welche zusätzlich auf Wegweisern und insbesondere der touristischen Signalisation verwendet werden können.

Antrag: Symbol 5.41.3 (Schneeschuhrouten) ist mit dem Symbol gemäss Leitfaden «Winterwanderwege und Schneeschuhrouten» zu ersetzen.

Begründung: Das Symbol mit dem Schneeschuhe wird bereits seit der Veröffentlichung des Vorgängerdokuments des Leitfadens in der ganzen Schweiz verwendet und kommuniziert. Die Unterscheidung des Piktogramm 5.41.3 Schneeschuhroute ist schlecht von anderen

AGW, FTV, GRW, LUW, NWW, OWW, SchweizMobil, STV, SWW, TGW, WBUR

Mobilitätspiktogrammen Langsamverkehr (z.B. 5.34.1 Wandern) oder Symbole (z.B. 5.39 Langlauf) zu unterscheiden.	
Antrag: Weiter soll die Aufnahme eines Mobilitätspiktogramm Trottinett geprüft werden. Obwohl das Trottinett rechtlich ein FäG ist, eignet sich das FäG-Piktogramm (Skatingschuh) nicht um zum Beispiel touristische Trottinett-Strecken von Bergbahnen zu signalisieren. Zurzeit kreieren die meisten Anbieter eigene Signalisationen, was jedoch nicht optimal ist. Eine Lösung sollte im Rahmen der SSV-Revision geprüft werden.	SchweizMobil
Ein Symbol «Rollstuhlwanderweg» müsste ergänzt werden.	Fussverkehr, Hindernisfreie Architektur, SBb, SBV
Sollten die Warnfelder an punktuellen Auffahrtsrampen in Art. 72a) ergänzt werden, ist zusätzlich zu den Abbildungen in 6.30 bis 6.34 eine Zeichnung für Warnfelder mit Noppen zu ergänzen (6.35).	Hindernisfreie Architektur
	
Temporäre Leiteinrichtungen sollte ergänzt werden mit: Lattenzaun mit zwei Latten, Radabweiser sowie Radabweiser mit Netz.	SUVA
Wegweisung für Veloverkehr grösser anzeigen; also in grösseren Formaten (bspw. für Orte wo schnell gefahren wird oder schlechte Sicht besteht).	AG Velo der GRÜNEN, Brunner, Grossenbacher
Wegweisung für Veloverkehr im Gross- oder Zwischenformat spezifizieren, siehe Fragen 3, 8 und 31	AG Velo der SP
Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt) JU , Graf, NVB+NGF, sgV, Uster, VFAS, VöV	

3.2 Neue Verordnungen im Zuständigkeitsbereich des UVEK:

3.2.1 Verordnung des UVEK über die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen (Frage 42)

Sind Sie mit der neuen Verordnung des UVEK über die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl Total	Einver- standen	Anteil (%) Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	23	0	2	25	100%	0%
In der Bundesversammlung vertretene	1	0	0	1	100%	0%
2. politische Parteien						
Gesamtschweizerische Dachverbände	1	0	0	1	100%	0%
der Gemeinden, Städte und Bergge- biete						
3. Gesamtschweizerische Dachverbände	0	0	1	1	0%	0%
der Wirtschaft						
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände	9	0	8	17	100%	0%
Verkehr / Mobilität						
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	1	0	1	2	100%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	1	0	15	16	100%	0%
Total	40	0	32	72	100%	0%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, AGVS, BFU, FSU, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, SSV, strasseschweiz, SUVA, SVLT, SVSP, TCS, VSS

Natürlich unterstützen wir die zweisprachige Signalisation; das Verfahren scheint uns etwas zu streng. Denn es gibt viele Ortschaften in zweisprachigen Kantonen, wo sich die Bevölkerung der kleineren Sprachgruppe auf weniger als 30 Prozent beläuft, es aber trotzdem Sinn machen würde, eine zweisprachige Signalisation einzuführen, weil sich diese Ortschaft direkt an oder in der Nähe der Sprachgrenze befindet (bspw. Tavers / Tavel). Der SP Schweiz scheint es somit sinnvoll, eine Lockerung des Verfahrens einzuführen, damit die zwei- oder mehrsprachigen Kantone, die verschiedenen Sprachen auch auf staatlichen Infrastrukturen gleichberechtigt behandeln können.

SP

Proposition d'amendement: Art. 9, al. 5 : «Le DETEC édicte les règles de ponctuation variables pour toutes les désignations».

TCS

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

JU, VD, ACS, AG Velo der SP, AGW, ASTAG, Cyclo, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, STV, SWW, TGW, Uster, VCS, Velosuisse, VöV, WBUR, WiC, Womoland

3.2.2 Verordnung des UVEK über die besonderen Markierungen (Frage 43)

Sind Sie mit der neuen Verordnung des UVEK über die besonderen Markierungen einverstanden?

Quantitative Beurteilung

	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Anzahl	Anteil (%)	
				Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	20	5	1	26	80%	20%
In der Bundesversammlung vertretene	1	0	0	1	100%	0%
2. politische Parteien						
Gesamtschweizerische Dachverbände	1	0	0	1	100%	0%
der Gemeinden, Städte und Bergge- biete						
3. Gesamtschweizerische Dachverbände	0	0	1	1	0%	0%
der Wirtschaft						
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände	10	6	2	18	62%	38%
Verkehr / Mobilität						
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	0	1	1	2	0%	100%
5.4 Versicherungswesen	0	0	2	2	0%	0%
5.5 Übrige	0	1	0	1	0%	100%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	1	8	10	19	11%	89%
Total	37	21	19	77	64%	36%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, BE, BL, BS, FR, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VS, ZG, ZH, SP, 2rad, ACVS, AGVS, BFU, FSU, KKPKS, KSSD, L-drive, Lohnunternehmer, Pro Velo, SSV, SVLT, SVSP, Velosuisse, VFAS, VSS

Art. 8 Abs. 2 «Hinweis auf den gesetzlichen Rechtsvortritt»: Die Beschreibung «halbkreisförmig angeordnete Leitlinien» ist schlecht gewählt. Sie trifft nicht zu, ist irreführend und sollte daher ersetzt werden. Ein Ansatz zur Beschreibung könnte sein, dass im Verzweigungsbereich jeweils die nach rechts führende Fahrspur auf ihrer linken Seite mit einer Leitlinie markiert wird.

BE

Schliesslich schlägt der Regierungsrat die Anpassung des neuen Artikels 10 (Rote Einfärbung von Radstreifen an Gefahrenstellen) vor. Die Rotfärbung soll grundsätzlich an allen Stellen möglich sein, an denen es die zuständigen Behörden zur Verdeutlichung der Veloverkehrsführung als notwendig erachten, namentlich auch auf Radwegen und Velostrassen.

Bei Art. 11 Hinweis auf Strassenbahn bei Fussgängerstreifen:

BS

Wünschenswert ist es, diese Markierung auch bei Querungsstellen, wo ein FGS jeweils vor dem Gleiskörper mit einer Fussgängerschutzinsel ausgerüstet und der FGS über den Gleiskörper unterbrochen wird, auch als Einsatzort zu definieren. Letztendlich sollen die zu Fussgehenden vor dem Tram «gewarnt» werden.

Die in der Abbildung 6 zu diesem Art. Gezeichneten Trampiktogramme sollten so angebracht werden, wie das Tram auch fährt, sprich jeweils in Fahrtrichtung.

Aufgrund der starken Verbreitung von Tempo-30-Zonen erachten wir es als angezeigt, diesen Markierungstyp direkt in die SSV zu integrieren. Art. 8 der VO des UVEK über die besonderen Markierungen ist u.E. nicht mehr der geeignete Ort. Umgekehrt sollten die taktisch-visuellen Leitlinien in der VO des UVEK über die besonderen Markierungen Eingang finden – vergl. Antwort zu Frage 16.

SO

Art. 10 Abs. 2:

TG

Die rote Einfärbung von Radstreifen ist gemäss Verordnung nur innerhalb des Radstreifens vorgesehen. Wir erachten die Roteinfärbung indessen auch bei stark befahrenen Radwegen sowie Zu- und Wegfahrten (z.B. bei Tankstellen) als zweckmässig.

Art. 12 Abs. 2:

Die gelben Schuhabdrücke sollen auf beiden Seiten der Fahrbahn mit einem Abstand von 10 bis 30 cm vom Fahrbahnrand angebracht werden. Wir gehen davon aus, dass insbesondere Kinder auf diese Markierungen stehen, um die Querungsstelle zu überblicken. Aus diesem Grund erachten wir einen Abstand von 30 bis 50 cm zum Fahrbahnrand als zweckmässiger.

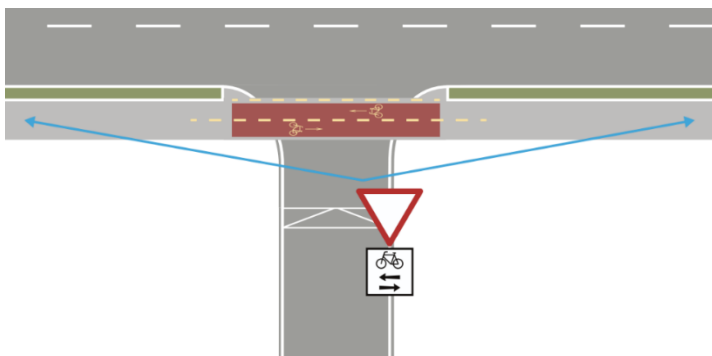
Aber: Gemäss Art. 5 Abs. 3 der Verordnung des UVEK über die besonderen Markierungen besteht der Hinweis auf die Höchstgeschwindigkeit in Tempo-30-Zonen aus dem Wort «Zone» und der Zahl «30» in weisser Schrift. Nach Abs. 2 können diese Markierungen auch auf verkehrsorientierten Strassen angebracht werden, die in Tempo-30-Zonen einbezogen werden. Um verkehrsorientierte Strassen gegenüber nicht verkehrsorientierten Strassen in Tempo-30-Zonen abzugrenzen, ist die Markierung der Höchstgeschwindigkeit auf diesen Strassen auf die Zahl «30» zu beschränken.

ZG

Mit der neuen Verordnung des UVEK über die besonderen Markierungen sind wir grundsätzlich einverstanden. Einen Ergänzungsantrag haben wir jedoch zu Art. 10:

ZH

Die besondere Markierung der roten Einfärbung an Gefahrenstellen sollte nicht nur bei Radstreifen zur Anwendung gelangen, sondern auch bei Radwegen (vgl. Abbildung).



Die besondere Markierung «Rote Einfärbung von Radstreifen an Gefahrenstellen» darf nur auf Radstreifen verwendet werden. Diese Verwendungsmöglichkeit erscheint uns zu eng, denn es sind auch Stellen denkbar, die nicht als Radstreifen markiert sind, beispielsweise Radwege oder für Velos freigegebene Trottoirs. Auch solche Abschnitte sollen bei Einmündungen oder Querungen durch eine rote Einfärbung besser kenntlich gemacht werden können. Wir beantragen daher, den Begriff "Radstreifen" durch den Begriff "**Radverkehrsfläche(n)**" zu ersetzen.

2rad, Velosuisse

Die BFU stimmt der neuen Verordnung nur unter Vorbehalt zu.

BFU

In Bezug auf die Begegnungszone erschliesst sich uns nicht, aus welchem Grund die Markierung mit einem Hinweis auf den Rechtsvortritt nicht zulässig sein soll. Der Rechtsvortritt bzw. der Hinweis darauf ist nicht zonenabhängig. Die Verdeutlichung des Rechtsvortritts ist abhängig von der Wahrnehmbarkeit eines Knotens als Rechtsvortritt. Folglich kann ein solcher Hinweis auch in einer Begegnungszone erforderlich sein.

L-drive

Der Anwendungsbereich der besonderen Markierungen ist auf Verordnungsstufe bereits zu stark eingeschränkt. Entsprechende Regelungen und Präzisierungen können in technischen Normen erfolgen. Mit den nachfolgenden Anpassungen wird ihr Einsatz flexibler, kann aber dennoch im Sinne der Verordnung zweckmässig und zurückhaltend sein.

KSSD, SVSP

Art. 4

KSSD, SSV, SVSP

Die besondere Markierung «Hinweis auf Kinder» kann verwendet werden, um im Bereich von Schulen, Kindergärten **und anderen kinderreichen Institutionen** zusätzlich zum Gefahrensignal «Kinder» (1.23) auf Gefahrensituationen hinzuweisen.

Art. 8

Die besondere Markierung «Hinweis auf den gesetzlichen Rechtsvortritt» kann verwendet werden, um den gesetzlichen Rechtsvortritt auf Nebenstrassen zu verdeutlichen. ~~wo dies aufgrund der Sichtverhältnisse und der baulichen Gestaltung des Strassenraumes in einer schlecht wahrnehmbaren Verzweigung zweckmässig ist.~~ In Begegnungszonen darf sie nicht angebracht werden.

Art. 10

Die besondere Markierung «Rote Einfärbung von Radstreifen an Gefahrenstellen» kann verwendet werden, um auf Haupt- und vortrittsberechtigten Nebenstrassen ~~mit einem hohen Verkehrsaufkommen~~ Verzweigungs- und Eispurbereiche zu verdeutlichen, wo eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr beim Queren des Radstreifens (6.09) das Vortrittsrecht der Radfahrenden missachtet.

Art. 11

Die besondere Markierung «Hinweis auf Strassenbahn bei Fussgängerstreifen» kann verwendet werden, um bei Fussgängerstreifen, die über Gleisanlagen führen, die Vortrittsberechtigung der querenden Strassenbahnen zu verdeutlichen. ~~Auf Fussgängerstreifen, die mit einer Lichtsignalanlage versehen sind, darf sie nicht angebracht werden.~~

Anhang (Art. 2, Abs. 4), Titel

Beispielhafte Abbildungen zur Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung der besonderen

Markierungen

Anhang

Verdeutlichung von Vertikalversätzen (Art. 9)

Es ist die Abbildung eines kreisrunden Versatzes zu ergänzen, der in vielen Gemeinden erfolgreich zur Verkehrsberuhigung auf Tempo-30-Verzweigungen eingesetzt wird.

Art. 10 Rote Einfärbung von Radstreifen an Gefahrenstellen

Pro Velo

In Übereinstimmung mit der Velokonferenz Schweiz beantragen wir, dass die durchgehende Roteinfärbung der Veloinfrastruktur erlaubt wird, auch ausserhalb von Gefahrenstellen.

Änderungsantrag: Artikel 10 sei dahingehend zu ergänzen respektive abzuändern, dass eine rote Einfärbung von Veloinfrastrukturen grundsätzlich möglich sei, wo die Vollzugsbehörden dies innerhalb ihres Ermessensspielraumes als zielführend betrachten. Als mögliche Anwendungszwecke können die Hervorhebung der Durchgängigkeit oder Qualität einer Veloverbindung, die Kennzeichnung von Übergängen verschiedener Führungsarten oder die Erhöhung der Aufmerksamkeit auf Verflechtungsbereichen genannt werden. Die Roteinfärbung soll damit nicht nur auf Radstreifen, sondern auch auf Radwegen und Velostrassen möglich sein.

Eventualiter schlagen wir folgende Verbesserungen von Art. 10 der Verordnung vor:

Die heutige Verwendungsmöglichkeit soll auf weitere Situationen erweitert werden, namentlich Radwege oder für Velos freigegebene Trottoirs. Auch solche Abschnitte sollen bei Einmündungen oder Querungen durch eine rote Einfärbung besser kenntlich gemacht werden können. Wir beantragen daher, den Begriff "Radstreifen" durch den Begriff "**Radverkehrsfläche(n)**" zu ersetzen.

Zudem beantragen wir den engen Begriff "...wo eine erhöhte Gefahr besteht, dass der **motorisierte Verkehr** beim Queren des Radstreifens (6.09) das Vortrittsrecht der Radfahrenden missachtet." durch eine allgemeinere Formulierung zu ersetzen wie "**Verkehrsteilnehmende**". Dann könnten auch andere Stellen wie Kreuzungsflächen von Veloverkehrsrouten oder Aufstellbereiche vor Lichtsignalanlagen rot markiert werden.

Art. 8

Es fehlen die Illustrationen der Tulpenmarkierung (Seite 6) für den Rechtsvortritt für Velogegenverkehr auf Einbahnstrassen und aus Nebenstrassen mit Verbot für Motorfahrzeuge.

-
- Der Bundesrat schlägt vor, dass die Roteinfärbung von Radstreifen (wie in der bisher gültigen entsprechenden Weisung) nur bei Gefahrenstellen auf Haupt- und vortrittsberechtigten Nebenstrassen eingesetzt werden darf. Die Stadt Bern regt nun an, diesen restriktiv ausgelegten Einsatz von Roteinfärbungen der Veloinfrastruktur zu erweitern, und den zuständigen Vollzugsbehörden einen entsprechenden Handlungsspielraum einzuräumen. So sollen Roteinfärbungen von Veloinfrastrukturen, zusätzlich zum genannten Einsatzbereich, insbesondere auch in folgenden Situationen angewendet werden können: auf Radstreifen auch ausserhalb von Gefahrenstellen, auf Radwegen entlang und abseits von Strassen, über Kreuzungen sowie auf Velostrassen. Mit dem vorliegenden Änderungsantrag soll keine neue Pflicht eingeführt, sondern je nach örtlicher Situation weitere Anwendungsmöglichkeiten geschaffen, sowie schweizweit eine Einheitlichkeit der Massnahmen, insbesondere der Farbe erreicht werden. Die mit den Roteinfärbungen verbundenen Zusatzkosten lägen damit primär im Ermessen der zuständigen Vollzugsbehörden, was angesichts der lokal unterschiedlichen Bedürfnisse und Prioritäten als richtig erscheint.
 - Bei Art. 11 Hinweis auf Strassenbahn bei Fussgängerstreifen: (FGS):
Wünschenswert ist es, diese Markierung auch bei Querungsstellen, wo ein FGS jeweils vor dem Gleiskörper mit einer Fussgängerschutzinsel ausgerüstet und der FGS über

SSV

<p>den Gleiskörper unterbrochen wird, auch als Einsatzort zu definieren. Letztendlich sollten die zu Fussgehenden vor dem Tram «gewarnt» werden. Die in der Abbildung 6 zu diesem Art. Gezeichneten Trampiktogramme sollten so angebracht werden, wie das Tram auch fährt, sprich jeweils in Fahrtrichtung.</p> <p>– Der Anwendungsbereich der besonderen Markierungen ist auf Verordnungsstufe bereits zu stark eingeschränkt. Entsprechende Regelungen und Präzisierungen können in technischen Normen erfolgen. Mit den nachfolgenden Anpassungen wird ihr Einsatz flexibler, kann aber dennoch im Sinne der Verordnung zweckmässig und zurückhaltend sein.</p>	
<p>Die Übernahme der Weisung in eine Verordnung ist grundsätzlich gut. Um eine einheitliche Ausgestaltung in Zukunft sicherzustellen, muss für die Ausgestaltung der Signale darauf hingewiesen werden, dass hierfür Weisungen und Normen anzuwenden sind. Dies kann bspw. mit einer entsprechenden Formulierung im neuen Art. 3 Abs. 3 hinzugefügt werden.</p>	VSS
<p>Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäussert)</p> <p>AI, AR, GE, SG, VD, AG Velo der GRÜNEN, AG Velo der SP, Brunner, Fussverkehr, Graf, Grossenbacher, Hindernisfreie Architektur, SBb, SBV, SchweizMobil, strasseschweiz, TCS, Uster, VCS, VöV, WiC</p>	
<p>In der neuen Verordnung fehlen die Masse der besonderen Markierungen, wie sie in der Norm vorhanden sind. Im Gegensatz zu den übrigen Markierungen, die in den Anhängen festgelegt sind, fehlen diese für die Besonderen Markierungen. Folglich müsste ein Anhang für die neue Verordnung geschaffen werden.</p>	AI, AR, SG
<p>Le canton de Genève estime que la nouvelle ordonnance devrait être harmonisée par rapport aux normes européennes, afin de permettre une meilleure clarté et ainsi une meilleure sécurité pour les cyclistes. Dans la même veine, il appert que la pratique suisse varie selon les cantons et l'usage qu'ils font de la peinture sur pistes et/ou bandes cyclables. Une même pratique doit être imposée pour tout le territoire</p>	GE
<p>L'art. 10 relatif à la peinture en rouge des bandes cyclables aux endroits dangereux, i.e. aux bandes cyclables localisées sur des routes principales et secondaires, est beaucoup trop restrictif. Il doit pouvoir s'appliquer à tout endroit jugé dangereux par les autorités compétentes selon des critères objectifs tels que le manque de visibilité (ex : intersection entre une piste cyclable mixte piétons-vélos et un axe sans visibilité). Plus généralement, l'utilisation de surfaces colorées et de matériaux distincts de la chaussée pour les pistes cyclables selon l'exemple d'autres pays doit être autorisée mais également encouragée par la Confédération. En complément à la signalisation et aux marquages routiers, ces éléments permettent de renforcer la visibilité des aménagements cyclables, de guider les usagers de manière intuitive, de modérer la vitesse en réduisant visuellement la largeur de la chaussée et de réduire les îlots de chaleur en utilisant des couleurs et des matériaux plus clairs que le bitume.</p>	VD
<p>Fussverkehr Schweiz ist im Grundsatz mit der neuen Verordnung einverstanden.</p> <p>Art 5: Fussverkehr Schweiz begrüsst, dass der Hinweis auf eine Tempo-30-Zone neu explizit auch auf verkehrsorientierten Strassen verwendet werden kann, wenn diese in eine Tempo-30-Zone integriert sind.</p> <p>Fussverkehr Schweiz beantragt, dass Hinweise auf abweichende Höchstgeschwindigkeiten, nicht nur bei Tempo 30 und Begegnungszonen als Markierung auf die Fahrbahn appliziert werden können. Diese Hinweise helfen auch auf verkehrsorientierten Strassen eine abweichende Höchstgeschwindigkeit zu verdeutlichen. Diese Möglichkeit sollte grundsätzlich bei abweichenden Höchstgeschwindigkeiten (z.B. auch ausserorts 60) gegeben werden.</p> <p>Art 12: Fussverkehr Schweiz hat mehrere Anmerkungen zu diesem Hinweis:</p> <p>1) Der Hinweis auf eine Querungsstelle ohne Fussgängerstreifen, sollte grundsätzlich auf eine geeignete Querungsstelle hinweisen, wo die Sichtverhältnisse gut sind. Damit dieser Hinweis seine Funktion erfüllen kann, müsste gewährleistet werden, dass in der für die Querung notwendigen Sichtweite weder parkiert noch angehalten werden darf.</p> <p><i>Fussverkehr Schweiz beantragt, dass die Anwendung dieses Hinweises auf Abschnitte mit einem Halteverbot eingeschränkt wird, oder dass die Anbringung des Hinweises dieses Hinweises, wie ein Fussgängerstreifen ein Halteverbot bewirkt.</i></p> <p>2) Der Hinweis auf eine Querungsstelle ohne Fussgängerstreifen ist eigentlich auch für sehbehinderte Personen wertvoll. Daher ist es störend, dass dieser grundsätzlich ohne taktiles Element angebracht wird.</p> <p><i>Fussverkehr Schweiz beantragt, dass dieser Hinweis mit einem Aufmerksamkeitsfeld (Art 72a SSV) kombiniert werden soll.</i></p> <p>3) Der ideale Querungsort für die Zufussgehenden befindet sich nicht immer an der exakt gleichen Stelle der beiden Fahrbahnseiten. Um einen Spielraum zu ermöglichen, beantragt Fussverkehr Schweiz, dass im Absatz 2 die Formulierung «auf beiden Seiten der Fahrbahn» gestrichen wird.</p>	Fussverkehr

4) Der letzte Satz könnte unter Umständen auch als absolutes Fussgängerstreifenverbot in Tempo-30-Zonen interpretiert werden, was nicht zutrifft. Denn Fussgängerstreifen sind unter gewissen Umständen auch in Tempo-30-Zonen möglich. Wir beantragen deshalb die Formulierung «namentlich in Tempo-30-Zonen» zu streichen.

Mit Artikel 12 Absatz 1 sind wir nicht einverstanden. Es darf nicht sein, dass indirekt auf dem Umweg über besondere Markierungen ein Verbot für Fussgängerstreifen bei Tempo-30 Zonen eingeführt wird. Dieses Verbot widerspricht der UVEK-Verordnung über Tempo-30 und Begegnungszonen das diese in T-30-Zonen ausnahmen zulässt. Seitdem auch verkehrsorientierte Strassen in Tempo-30-Zonen integriert werden, ist die Regelung in der UVEK-Verordnung über T-30- und Begegnungszonen nicht mehr zeitgemäss, das Verbot in dieser Form nicht haltbar. Schon alleine aus dem BehiG ergeben sich auch bei Tempo 30 berechnete Vortrittsbedürfnisse an verkehrsorientierten Strassen, beispielsweise auf Verbindungen des Fusswegnetzes oder bei Haltstellen.

Hindernisfreie Architektur, SBb, SBV

Die Markierung von Füssli ist zudem nicht BehiG konform und darf vom Bund nicht so übernommen werden. Insbesondere Menschen mit Sehbehinderung haben ein hohes Bedürfnis, geeignete Querungen erkennen zu können. Werden diese ausschliesslich visuell mit gelben Füssli markiert, sind sie für Menschen mit Sehbehinderung nicht erkennbar. Der Grundsatz der Gleichstellung ist damit nicht erfüllt. Sind die Markierungen aus Gründen der Sicherheit oder Orientierung für alle Fussgängerinnen und Fussgänger von Bedeutung, müssen anstelle der Füssli taktil-visuelle Aufmerksamkeitsfelder nach Art. 72a eingesetzt werden.

Änderungsantrag: Artikel 10 sei dahingehend zu ergänzen respektive abzuändern, dass eine rote Einfärbung von Veloinfrastrukturen grundsätzlich möglich sei, wo die Vollzugsbehörden dies innerhalb ihres Ermessensspielraumes als zielführend betrachten. Als mögliche Anwendungszwecke können die Hervorhebung der Durchgängigkeit oder Qualität einer Veloverbindung, die Kennzeichnung von Übergängen verschiedener Führungsarten oder die Erhöhung der Aufmerksamkeit auf Verflechtungsbereichen genannt werden. Die Roteinfärbung soll damit nicht nur auf Radstreifen, sondern auch auf Radwegen und Velostrassen möglich sein.

Velokonferenz, Dübendorf, Uster, WiC

Eine rot eingefärbte Veloinfrastruktur trägt wesentlich zum geforderten Qualitätsausbau des Veloverkehrs bei. Die Weisung ist so anzupassen, dass eine durchgehende Einfärbung der Veloinfrastruktur erlaubt ist, auch ausserhalb von Gefahrenstellen. Für die Begründung, Bedeutung und Dringlichkeit dieser Änderung verweisen wir gerne auf die ausführliche Stellungnahme der Velokonferenz Schweiz, welche wir vollumfänglich unterstützen.

SchweizMobil

La marque 30 (art. 7) doit être supprimée, car elle crée de la confusion avec une zone la signalisation d'une zone 30, ce qui causerait un risque d'accident en cas de confusion des règles de priorités.

strasseschweiz

Art. 7 : La marque particulière 30 sur un tronçon routier principal dont la vitesse est abaissée peut être confondue avec celle d'une zone 30. Ceci peut causer des confusions, spécialement aux intersections, par rapport au respect des priorités. Dès lors, le TCS recommande que l'article 7 soit supprimé.

TCS

Generelle Bemerkung: Das textlich unter Art 11 aufgeführte Symbol 1.18. ist in der korrespondierenden Darstellung nicht richtig bzw. gleich wiedergegeben (Strassenbahnsymbol anstelle von Ausrufezeichen). Hier sollten die Symbole und Schilder konsequent angewendet werden.

VöV

Art. 10 Rote Einfärbung von Radstreifen an Gefahrenstellen:

VCS

1. Die besondere Markierung «Rote Einfärbung von Radstreifen an Gefahrenstellen» darf nur auf Radstreifen verwendet werden. Diese Verwendungsmöglichkeit erscheint uns zu eng, denn es sind auch Stellen denkbar, die nicht als Radstreifen markiert sind, beispielsweise Radwege oder für Velos freigegebene Trottoirs. Auch solche Abschnitte sollen bei Einmündungen oder Querungen durch eine rote Einfärbung besser kenntlich gemacht werden können. Wir beantragen daher, den Begriff "Radstreifen" durch den Begriff "**Radverkehrsfläche(n)**" zu ersetzen.

2. Zusätzlich unterstützen wir die Forderung der Velokonferenz Schweiz, wonach die Kantone und Städte die Möglichkeit haben sollen ihre Veloinfrastruktur flächig und nicht nur bei Gefahrenstellen einzufärben, wie dies in anderen Ländern bereits der Fall ist. Der Entwurf schliesst diese Möglichkeit aus. Wir fordern deshalb, Artikel 10 dahingehend zu ergänzen respektive abzuändern, dass eine rote Einfärbung von Veloinfrastrukturen grundsätzlich möglich ist, wo die Vollzugsbehörden dies innerhalb ihres Ermessensspielraumes als zielführend erachten.

Begründung: Unfälle zwischen Velos und dem motorisierten Verkehr beschränken sich nicht nur auf die Gefahrenstellen. Für den motorisierten Verkehr werden die von den Velofahrern benutzten Flächen mit der Einfärbung deutlicher visualisiert. Für den Veloverkehr wird mit der durchgängigen Roteinfärbung die empfohlene Veloverbindung selbsterklärend.

Die Roteinfärbung soll damit nicht nur auf Radstreifen, sondern auch auf Radwegen, Velostassen und vortrittsberechtigte Velofurten möglich sein. Idealerweise in einer national einheitlichen Farbe.

AG Velo der SP,
AG Velo der
GRÜNEN, Brunner,
Grossenbacher, Uster

Änderungsantrag: Die Roteinfärbung soll nicht von Kriterien wie der Verkehrsbelastung sowie der Einschätzung von Gefahr abhängig sein. Die Roteinfärbung des Velostreifens soll grundsätzlich überall möglich sein.

Graf

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

JU, ACS, AGW, ASTAG, Cyclo, FTV, GRW, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, sgV, SUVA, STV, SWW, TGW, WBUR, Womoland

Art. 4: Hinweis auf Kinder

St.Gallen

Die **besondere Markierung mit Hinweis auf Kinder sollte**, wenn die Situation es erfordert, z.B. bei engeren Strassen **in der Grösse skaliert werden können**.

Einfärbung der Veloinfrastruktur

Die Verkehrsplanung der Stadt St.Gallen möchte mit der vorliegenden Vernehmlassung dazu anregen, dass **die Weisung in der Verordnung so abzuändern ist, dass eine flächendeckende farbliche Gestaltung der Veloinfrastruktur bspw. in roter Farbe (u.a. verkehrsrot) nicht ausgeschlossen wird**. Die Vollzugsbehörden sollen an Orten, wo sie es für zweckmässig empfinden, eine flächige Einfärbung der Veloinfrastruktur umsetzen können. Durch diese Möglichkeit besteht auch die Chance, eine national einheitliche Gestaltung der Veloinfrastruktur zu erreichen und dem sich heute abzeichnenden Wildwuchs an unterschiedlichen Ausgestaltungen kann entgegengewirkt werden. Zudem regen wir aus Erfahrung an, die Rot-Einfärbung nicht zu eng zu fassen, um gute Lösungen zu ermöglichen.

Textvorschlag: Sie besteht aus der Kennzeichnung des Gefahrenbereichs mit roter Farbe. **Die Kennzeichnung darf nur innerhalb des Radstreifens bzw. auf Busspuren und oder dessen Einflussbereich, wo das Velo zugelassen ist, angebracht werden und umfasst dessen Gesamtbreite bzw. mindestens die Breite 1.50 m.**

Weitere Hinweise:

Die Abbildung 2 ist weiterzuentwickeln, u.a. Torsituation Tempo-30 Eingangssignal.

3.3 Teilrevision der Ordnungsbussenverordnung (OBV)

Sind Sie mit der Ergänzung des Anhangs 1 E-OBV bezüglich des unzulässigen Rechtsvorbeifahrens einverstanden (Ziff. 314.4)?

Quantitative Beurteilung

				Anzahl	Anteil (%)	
	Einver- standen	Nicht Ein- verstan- den	Keine Stellung- nahme / Nicht Be- troffen	Total	Einver- standen	Nicht Ein- verstanden
1. Kantone	23 (1)	2	(1)	26	92%	8%
In der Bundesversammlung vertretene	1	1	0	2	50%	50%
2. politische Parteien						
Gesamtschweizerische Dachverbände	(1)	0	(1)	1	100%	0%
der Gemeinden, Städte und Bergge- biete						
3. Gesamtschweizerische Dachverbände	0	0	1	1	0%	0%
der Wirtschaft						
5. Weitere interessierte Kreise						
5.1 Interkantonale Organisationen	4	0	2	6	100%	0%
5.2 Gesamtschweizerische Verbände	5 (1)	4	7 (1)	17	60%	40%
Verkehr / Mobilität						
5.3 Übrige gesamtschweizerische Ver- bände	0	0	2	2	0%	0%
5.4 Versicherungswesen	0	0	2	2	0%	0%
5.5 Übrige	0	0	1	1	0%	0%
6. Zusätzliche Stellungnahmen	0	1	15	16	0%	100%
Total	36	8	30	74	82%	18%

Qualitative Beurteilung

Grundsätzliche Zustimmung (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AR, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH, SP, ACVS, AGVS, BFU, KKPKS, KSSD, L-drive, SSV, SVSP, TCS, VCS, VSS

Wir begrüßen, dass diese Präzisierung in der OBV erfolgt. Wir vertreten zudem die Haltung, dass mit der heutigen Formulierung ausschliesslich das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen erfasst wurde. Mit der beantragten Anpassung wird das richtige Verhältnis zwischen Rechtsvorbeifahren und Rechtsüberholen hergestellt.

AG

Angesichts des hohen Schadenpotentials wäre an sich auch eine noch höhere Busse für das Rechtsvorbeifahren auf mehrspurigen Autobahnen angezeigt.

GL

Dies schliesst die Lücke zu Anhang 1 OBV Ziffer 314.3.

LU

Die Ergänzung der Ziffer 314.4 erachten wir als wichtig, um für die Kontrollbehörden und die Verkehrsteilnehmenden Rechtssicherheit zu schaffen.

SO

Im Zusammenhang mit dem Nichtbenützen des äussersten Fahrstreifens rechts auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen (Ziff. 314.1 OBV) machen wir die Überprüfung der Busenhöhe beliebt. Insb. auf der Autobahn erachten wir deren angemessene Erhöhung für sachgerecht.

Wie der Bundesrat ausführt, hat er bei der Revision der VRV, die am 1. Januar 2021 in Kraft getreten ist, die VRV um die Fälle erweitert, in denen das Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen erlaubt ist. Gleichzeitig hat er einen Ordnungsbussentatbestand für das nach wie vor stets unzulässige Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen auf Autobahnen und Autostrassen mit mehreren Fahrstreifen eingeführt.

KSSD, SSV, SVSP

Wie sich kurz nach der Inkraftsetzung der neuen Bestimmungen gezeigt hat, war unklar bzw. wurde die Frage offengelassen, ob dieser Ordnungsbussentatbestand auch die weniger schlimmen Fälle umfasst, in denen unzulässig rechts vorbeigefahren wird. Zur Klärung dieser Frage soll ausdrücklich festgehalten werden, dass die Ordnungsbussen von 250 Franken auch in Fällen des unzulässigen Rechtsvorbeifahrens zur Anwendung gelangt. Man

kann sich fragen, ob es gerechtfertigt ist, für diese Ordnungsbussentatbestand die gleiche Bussenhöhe anzusetzen wie bei der Slalomfahrt. Da das Rechtsüberholen auf Autobahnen nicht ungefährlich ist, ist die gleiche Bussenhöhe vertretbar. Die vorgeschlagene Aufnahme des zusätzlichen Ordnungsbussentatbestands wird ausdrücklich begrüsst. Sie dient der Verkehrssicherheit.

Grundsätzliche Ablehnung (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AI, BE, SVP, ACS, Lohnunternehmer, strasseschweiz, SVLT, VFAS

Die Gefährdung der Verkehrssicherheit erscheint als eher gering. Die Relevanz in der Praxis dürfte aufgrund des kleinen Anwendungsbereichs selten sein. Keine Ergänzung notwendig.

AI

Mit der Änderung resp. Anpassung von Art. 36 VRV per 1. Januar 2021 wurde das faktische Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen unter bestimmten Voraussetzungen ermöglicht. Dieses Rechtsvorbeifahren hat sich in der Zwischenzeit bei den Verkehrsteilnehmenden etabliert. Zudem hat sich damit der Verkehrsfluss hinsichtlich Ausnutzung von langen Lücken auf den einzelnen Fahrstreifen (mehrheitlich auf dem Normalstreifen) mindestens subjektiv verbessert. Die Schaffung der geplanten Ordnungsbussenziffer ist aus Sicht der Kantonspolizei Bern nicht nötig resp. kontraproduktiv. Zukunftsorientiert empfiehlt der Regierungsrat des Kantons Bern sogar, das Rechtsfahrgebot auf Autobahnen aufzuheben.

BE

Zudem sind Fahrstreifenwechsel mit Behinderung oder Gefährdung bereits durch andere Bestimmungen gesetzlich geregelt und kommen für die Ahndung im Ordnungsbussenverfahren aufgrund von Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG nicht in Frage.

Ausdrücklich untersagt ist Stand heute ausschliesslich das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen, weshalb in Begünstigung einer bürgerfreundlichen Gesetzgebung auch ausschliesslich das «Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen» mit einer Ordnungsbusse geahndet werden soll. In diesem Sinne ist die «Präzisierung» bzw. eigentlich die Ausdehnung der Bestimmung in der Ordnungsbussenverordnung zu streichen.

SVP

Wir lehnen diese Ergänzung ab, weil keine Klarheit besteht, was mit «unzulässigem Rechtsvorbeifahren» gemeint ist. Aus unserer Sicht sollte eine Regelung so formuliert sein, dass die Verkehrsteilnehmenden genau wissen, was erlaubt ist und was nicht.

ACS

Eine neue Busse zum unzulässigen Vorbeifahren führt wieder zur Verunsicherung der 2021 eingeführten neuen Möglichkeit des Vorbeifahrens.

Lohnunternehmer,
SVLT

La formulation proposée n'est pas suffisamment explicite, l'usager ne comprend pas ce qu'il a le droit ou pas le droit de faire.

strasseschweiz

Ob ein Rechtsvorbeifahren als unzulässig eingestuft wird obliegt den Gerichten und nicht den Vollzugsbehörden. Für die Vollzugsbehörden ist mit Ziff. 314.2 und 314.3 Rechtssicherheit gegeben. Die Ergänzung könnte zur Folge haben, dass heute zulässiges Rechtsvorbeifahren (Kolonnenbildung, Abschnitte zur Vorauswahl, Beschleunigungsspuren, Verlangsamungsspuren etc.) fälschlicherweise als neu unzulässig beurteilt wird.

VFAS

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

GL, 2rad, AG Velo der SP, AGW, ASTAG, Cyclo, FTV, Fussverkehr, Graf, GRW, Hindernisfreie Architektur, IG Campingland, LUW, NVB+NGF, NWW, OWW, Pro Velo, SBb, SBV, SchweizMobil, sgV, SSV, STV, SUVA, SWW, TGW, Uster, Velosuisse, VöV, VSS, WBUR, WiC, Womoland

3.4 Bemerkungen (Frage 45)

Haben Sie weitere Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen?

JA (im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert)

AR, BE, BS, FR, GE, GL, SG, SO, VD, VS, ZH, SP, AG Velo der SP, AGW, auto-schweiz, FTV, Graf GRW, KSSD, LUW, NWW, OWW, SchweizMobil, sgV, SSV, strasseschweiz, SVSP, SWW, TGW, VCS, VFAS, WBUR, WiC

- Art. 72 Abs. 2 SSV sieht auch zukünftig vor, dass nur weisse Markierungen durch gelb-orange Markierungen oder Leitkörper vorübergehend in ihrer Lage verändert werden dürfen. Gemäss Wortlaut müsste folglich die Lage von gelben Markierungen (Rad- / Busstreifen, Fussgängerstreifen usw.) bei Baustellen (ausschliesslich) durch gelbe Markierungen verändert werden.

AR

Bei kurz- oder mittelfristigen Baustellen ist es nicht praktikabel, dass die gelben Markierungen mit Farbe aufgetragen und im Anschluss wieder entfernt werden müssen. Es sollte daher die Möglichkeit geschaffen werden, in solchen Fällen vorübergehend orange oder gelbe Markierungen anzubringen.

- Betreffend die Sprachanwendung bei den Wegweisungen (30% der Bevölkerung) gehen wir davon aus, dass damit die Landessprachen gemeint sind. Andere Regelungen können nicht unterstützt werden.

Die Pflichten der Kantone in Bezug auf Winterwanderwege sind aktuell unklar. Sollten die Kantone hierzu neu signalisationspflichtig werden, so wird dies für die Kantone noch unberechenbare Kosten nach sich ziehen (z. B. im Bereich der Sicherheit wegen allfälliger Lawinengefahr). Entsprechend wäre in diesem Falle eine Bundesbeteiligung vorzusehen. Andernfalls wird der Kanton Bern die Einführung einer Signalisationspflicht für die Kantone dannzumal ablehnen.

BE

ART. 55 ZIFFER 2TERr

Zur Anzeige einer Umleitungsstrecke entlang von signalisierten Fuss- und Wanderwegen sollen die Signale nach Artikel 54b mit orangem Grund verwendet werden.

Begründung: Bei Umleitungen entlang von Fuss- und Wanderwegen sind Wegweiser gemäss Artikel 54b zuzulassen, wie im Merkblatt «Sperrung und Umleitung von Wanderwegen und Mountainbikerouten» (ASTRA, Schweizer Wanderwege, SchweizMobil) bereits beschrieben.

GE, AGW, FTV, GRW, LUW, NWW, OWW, SchweizMobil, SWW, TGW, WBUR

Die Teilrevision erachten wir als gelungen und wir gehen davon aus, dass die Änderungen zu einer verbesserten Verkehrssicherheit beitragen werden.

GL

- Art. 72 Abs. 2 SSV sieht auch zukünftig vor, dass nur weisse Markierungen durch gelb-orange Markierungen oder Leitkörper vorübergehend in ihrer Lage verändert werden dürfen. Gemäss Wortlaut müsste folglich die Lage von gelben Markierungen (Rad-, Bus-, Fussgängerstreifen usw.) bei Baustellen (ausschliesslich) durch gelbe Markierungen verändert werden. Bei kurz- oder mittelfristigen Baustellen ist es nicht praktikabel, dass die gelben Markierungen mit Farbe aufgetragen und im Anschluss wieder entfernt werden müssen. Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass in solchen Fällen vorübergehend orange oder gelbe Markierungen angewendet werden können.
- Art. 86 Abs. 9 SSV: In der Bestimmung wäre festzuhalten, dass es sich bei den zweisprachigen Tafeln der Wegweisungen um Landessprachen handelt.
- Anhang 1: Die Breite von 4,00 m bei Fussgängerstrasse soll als Standardmass beibehalten werden. Eine Breite von 3,00 m sollte, wie bis anhin, explizit als Ausnahme zugelassen werden.
- Anhang 1: Der maximale Durchmesser von Inselepfosten sollte auf 30 oder sogar 40 cm erhöht werden. Bei Schutzinseln für Fussgänger und Radfahrende mit einer Breite von z.B. 2,5 m ist eine Inselepfostenbreite von 20 cm massiv zu schmal.

SG

Die Teilrevision der SSV in der vorliegenden Form wird begrüsst. Sie schafft Rechtssicherheit, welche insbesondere für die Vollzugsbehörden wichtig ist. Die heutige Schweizer Norm (Anforderungen, insb. Dimensionen) verhindert quasi Kurvenleitpfeile aus Kunststoff. Solche Leitpfeile samt Kunststoffpfosten könnten bei Unfällen oft schlimme Verletzungen verhindern. Insbesondere für Motorradlenker und Motorradlenkerinnen können Kunststoffleitpfeile anstelle von Stahlpfosten und Stahlrahmen lebensrettend sein. Siehe z.B. <https://www.motorradonline.de/ratgeber/flexible-kunststoff-kurvenleitpfeile- retten-leben/>

SO

Nous estimons que les nouveaux pictogrammes proposés par l'OFROU, à savoir les 5.41 et suivants, n'apportent pas de réelle plus-value pour la signalisation routière. Au contraire,

VS

ils ne facilitent pas la compréhension pour les usagers de la route. Ils pourraient au demeurant constituer une source de danger puisqu'il deviendrait nécessaire de déchiffrer les signaux pour rechercher l'activité désirée.

SSV Anhang 1: VIII. Faltsignale

Aufgrund der Grösse der Faltsignale (Höhe ca. 80 cm) ist es in der Regel nicht möglich, für die verwendeten Symbole das Normalformat zu verwenden. Entsprechend sollte im Text das Wort «stets» gestrichen werden.



ZH, KSSD,
SSV, SVSP

Die SP Schweiz stimmt den vorliegenden Änderungen zu. Jedoch ist die Wegweisung für Fahrräder oft zu klein, so dass sie übersehen wird. Es sollen deshalb zusätzlich grössere Formate eingeführt werden, welche an Stellen mit hoher Geschwindigkeit und an unerwarteten Stellen verwendet werden können. Die Velowegweisung muss immer retroreflektierend sein.

SP

Für das Funktionieren von Fahrassistenzsystemen ist es grundsätzlich zentral, dass sämtliche Signale von den Kamerasystemen der Fahrzeuge einwandfrei erkannt, gelesen und interpretiert werden können. Denn nur so können die Entwicklungen hin zum automatisierten Fahren vorangetrieben werden.

SVP, auto-schweiz,
sgv, VFAS

La signalisation et les marques au sol doivent être optimisées afin d'assurer le bon fonctionnement des systèmes d'assistance à la conduite ; il en va de la sécurité routière. Ainsi, la signalisation et les marques au sol doivent être visibles, reconnaissables, lisibles et interprétables pour les systèmes de caméras des véhicules. Nous demandons par conséquent à l'OFROU de tester et vérifier le bon fonctionnement des signalisations proposées – et le cas échéant de les adapter ou de les optimiser si besoin - avant de les mettre en vigueur.

strasseschweiz

Abbildungen der Signale, Markierungen und Leiteinrichtungen: Hier wird mit der "Vereinheitlichung" auch der "Norm-Mann" für alle Aktivitäten festgesetzt. (vgl. Figur für Mann beim WC sowie dann in allen Symbolen). Diese Symbole sind kein Abbild der Gesellschaft und sehr wenig inklusiv. (Was sich bereits in der Benennung "Fussgänger Art. 64" mit dem generischen Maskulin abzeichnet). Wir beantragen, die Symbole in Bezug auf Repräsentativität einer diversen Gesellschaft zu hinterfragen und zu überarbeiten.

Pro Velo, WiC

Antrag zur Erweiterung des Art. 10 oder der Ergänzung eines weiteren Artikels «Flächiges Einfärben von Veloinfrastrukturen»; Schriftzug «Velostrasse» ermöglichen.

Graf

NEIN (im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. im Schreiben entsprechend geäußert)

AG, AI, BL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, TG, TI, UR, ZG, 2rad, ACS, ACVS, AG Velo der GRÜNEN, AGVS, ASTAG, BFU, Brunner, Grossenbacher, IG Campingland, KKPks, L-drive, Lohnunternehmer, SBb, SBV, SUVA, SVLT, TCS, VöV, VSS, Womoland

- Art. 72 Abs. 2 SSV sieht auch künftig vor, dass nur weisse Markierungen durch gelb-orange Markierungen oder Leitkörper vorübergehend in ihrer Lage verändert werden dürfen. Gemäss Wortlaut müsste folglich die Lage von gelben Markierungen (Rad-/Busstreifen, Fussgängerstreifen usw.) bei Baustellen (ausschliesslich) durch gelbe Markierungen verändert werden. Bei kurz- oder mittelfristigen Baustellen ist es nicht praktikabel, dass die gelben Markierungen mit Farbe aufgetragen und im Anschluss wieder entfernt werden müssen. Die Möglichkeit, dass in solchen Fällen vorübergehend orange oder gelbe Markierungen angewendet werden können, sollte geschaffen werden.
- Anhang 1: Die Breite von 4m bei Fussgängerstrasse soll als Standardmass beibehalten werden. Eine Breite von 3m sollte, wie bis anhin, explizit als Ausnahme zugelassen werden.
- Betreffend Sprachanwendung bei den Wegweisungen (30% der Bevölkerung) gehen wir davon aus, dass damit die Landesprachen gemeint sind. Andere Regelungen können nicht unterstützt werden.

AI

Es wird beantragt, nachfolgende Bestimmung neu unter Art. 55 aufzunehmen: "Zur Anzeige einer Umleitungsstrecke entlang von signalisierten Fuss- und Wanderwegen sollen die Signale nach Artikel 54b mit orangem Grund verwendet werden."

GR

Begründung: Bei Umleitungen entlang von Fuss- und Wanderwegen sind Wegweiser gemäss Artikel 54b zuzulassen, wie im Merkblatt «Sperrung und Umleitung von Wanderwegen und Mountainbikerouten» (ASTRA, Schweizer Wanderwege, SchweizMobil), bereits beschrieben.

Keine Stellungnahme (im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt)

NVB+NGF, Uster

Anhang 1: Teilnehmende der Vernehmlassung

Abkürzung	Bezeichnung
1. Kantone	
AG	Kanton Aargau
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
BE	Kanton Bern
BL	Kanton Basel-Landschaft
BS	Kanton Basel-Stadt
FR	Kanton Freiburg
GE	Kanton Genf
GL	Kanton Glarus
GR	Kanton Graubünden
JU	Kanton Jura
LU	Kanton Luzern
NE	Kanton Neuenburg
NW	Kanton Nidwalden
OW	Kanton Obwalden
SG	Kanton St. Gallen
SH	Kanton Schaffhausen
SO	Kanton Solothurn
SZ	Kanton Schwyz
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
UR	Kanton Uri
VD	Kanton Waadt
VS	Kanton Wallis
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich
2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	
SP	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	
SSV	Schweizerischer Städteverband
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	
sgv	Schweizerischer Gewerbeverband
5. Weitere interessierte Kreise	
5.1 Interkantonale Organisationen	
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Lichtenstein
FKS	Feuerwehr Koordination Schweiz
KKPKS	Konferenz der Kantonalen Polizeikommandantinnen und -kommandanten der Schweiz
KSSD	Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren der Schweiz
STV	Schweizer Tourismus-Verband
SVSP	Schweizerische Vereinigung städtischer Polizeichefs
SWW	Schweizer Wanderwege
5.2 Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	
2rad	2rad Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz

Abkürzung	Bezeichnung
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
auto-schweiz	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
BFU	Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung
FSU	Fachverband Schweizer Raumplaner
Fussverkehr	Fussverkehr Schweiz
L-drive	Schweizerischer Fahrlehrerverband
Pro Velo	Pro Velo Schweiz
SchweizMobil	Stiftung SchweizMobil
strasseschweiz	Strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
TCS	Touring Club Schweiz
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
Velokonferenz	Velokonferenz Schweiz
Velosuisse	Verband der Schweizer Fahrradlieferanten
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

5.3 Übrige gesamtschweizerische Verbände

SBV	Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband
Womoland	Wohnmobilland Schweiz

5.4 Versicherungswesen

NVB+NGF	Nationales Versicherungsbüro Schweiz & Nationaler Garantiefonds Schweiz
SUVA	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt

5.5 Übrige

Hindernisfreie Architektur	Schweizer Fachstelle Hindernisfreie Architektur
----------------------------	---

6. Zusätzliche Stellungnahmen

AG Velo der GRÜNEN	AG Velo der GRÜNEN der Stadt Zürich
AG Velo der SP	AG Velo der SP der Stadt Zürich
AGW	Aargauer Wanderwege
Brunner	Paul Brunner
Cycla	Die Schweizer Velo-Allianz
Dübendorf	Stadt Dübendorf
FTV	Freiburger Tourismusverband
Graf	Samuel Graf
Grossenbacher	Cristiana Grossenbacher
GRW	Wanderwege Graubünden
IG Campingland	IG Campingland Schweiz
Lohnunternehmer	Verband Lohnunternehmer Schweiz
LUW	Luzerner Wanderwege
NWW	Nidwaldner Wanderwege
OWW	Obwaldner Wanderwege
SBb	Schweizerischer Blindenbund
St.Gallen	Stadt St.Gallen
TGW	Thurgauer Wanderwege
Uster	Stadt Uster
WBUR	Amt für Raumentwicklung, Abteilung Wander- und Bikewege Uri
WiC	Women in Cycling Switzerland