



Eidgenössisches Departement für
Umwelt Verkehr und Kommunikation

3003 Bern

Per Mail an: raphael.kraemer@astra.admin.ch

Bern, 24. Januar 2019

**Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften
Vernehmlassung vom 10. Oktober 2018**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu den Änderungen der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften Stellung nehmen zu können, die Sie uns in Ihrer Vernehmlassung unterbreiten. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Der Schweizerische Städteverband hat sich vertieft mit jenen Teilen der Vorlage auseinandergesetzt, die seine Mitglieder direkt betreffen, also insbesondere die Vorschläge zugunsten des Langsamverkehrs und zum Parkieren von Autos. Er begrüsst das Revisionspaket grundsätzlich und stellt mit Genugtuung fest, dass dort zwei Anregungen zur Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften Eingang fanden, die von ihm bzw. von der Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektoren an den Bund herangetragen worden waren. Zum einen die Möglichkeit, auch Parkplätze für Motorräder gebührenpflichtig zu machen, und zum anderen die Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse. Der Städteverband begrüsst auch die vorgesehene Möglichkeit, Velos unter bestimmten Voraussetzungen bei Rotlicht nach rechts abbiegen zu lassen.

Bei seinen Einschätzungen orientiert sich der Städteverband am Ziel, wonach das Verkehrssystem die Erreichbarkeit der Städte sicherstellen soll, die Mobilität im städtischen Raum aber so zu organisieren ist, dass sie möglichst flächeneffizient und ohne schädliche Abgabe abgewickelt werden kann. So soll es insbesondere auch gelingen, das prognostizierte Bevölkerungswachstum und den beschränkten Strassenraum in den Städten miteinander in Einklang zu bringen.



Nachstehend finden Sie unsere grundlegenden Feststellungen zur Vernehmlassungsvorlage. Weiterführende Bemerkungen zu einzelnen Punkten finden Sie im ausgefüllten Fragebogen.

- Aus der Zunahme neuer Formen des langsamen rollenden Verkehrs sowie aus verschiedenen Bestimmungen, die Sie vorschlagen, können sich Konflikte zwischen unterschiedlichen Teilnehmern des Langsamverkehrs ergeben. Der Städteverband ist der Auffassung, dass grundsätzlich die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu schützen sind. Dabei ist den Städten auch Spielraum einzuräumen, um potenzielle Konflikte ortsspezifisch zu beurteilen und daraus konkrete Regelungen abzuleiten.
- Der Städteverband ist der Auffassung, dass nicht mehr alle neuen Formen und Angebote des leichten Zweiradverkehrs als Fahrräder gelten sollen. Zum einen, damit die Trottoire nicht zu Abstellflächen verkommen. Zum anderen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen: Die Benützungspflicht von Velowegen für Zweiräder und der daraus resultierende Schutz für ihre Fahrer ist auf Fahrzeuge mit klar definierten Maximalgeschwindigkeiten oder Motorleistungen.
- Im Reformpaket fehlt die Möglichkeit, Velostrassen auf dafür geeigneten Korridoren zu realisieren. Dies, obwohl die Auswertung des Pilotversuchs mit entsprechend markierten Strassenzügen in verschiedenen Städten ergeben hatte, dass das Veloaufkommen durch sie gesteigert werden konnte, ohne dass neue Unfallmuster oder Häufungen von Unfällen zutage getreten wären. Velostrassen sind für die Realisierung von leistungsfähigen Zweiradkorridoren essenziell.
- Der Städteverband ist der Auffassung, dass eine Diskussion über Änderungen der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge notwendig ist. Dies, um die Zulassung von Verkehrsmitteln wie grösseren Cargo-Bikes oder motorisierten Veloanhängern zu ermöglichen oder zu vereinfachen, die in künftigen Konzepten des Warentransports in Städten (City-Logistik) eine wesentliche Rolle spielen können.
- Mit der neuen Bestimmung, wonach Lenker von Fahrzeugen mit Assistenzsystemen parkieren dürfen ohne das Lenkrad festzuhalten, wird ein erster Schritt zur Automatisierung des Strassenverkehrs gesetzt. Der Städteverband begrüsst die damit verbundene Vereinfachung für die Fahrzeuglenker, die auch dem Verkehrsfluss zugutekommen kann. Er plädiert dabei aber für einen expliziten Hinweis darauf, dass dies die Fahrzeugführer nicht von der Verantwortung für solche Manöver entbindet.
- Parkplätze sollten nicht wie vorgesehen für Autos mit alternativen Antriebstechnologien reserviert werden. Ausnahmen sind mit Ladestationen ausgerüstete Parkplätze für den Zeitraum des Ladevorgangs. Die Städte sind an Flächeneffizienz interessiert. Eine blosser Privilegierung der Benutzer von Autos mit bestimmten Antriebstechnologien beim Parkieren ist dazu angetan, dieses Ziel zu unterlaufen.



Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Stv. Direktor

Martin Tschirren

Beilage erwähnt

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband



R383-0494

Vernehmlassung

Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input checked="" type="checkbox"/>
Absender: Schweizerischer Städteverband	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an raphael.kraemer@astra.admin.ch.

Fragen

Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

Allgemeine Fragen

1. Haben Sie Bemerkungen allgemeiner Art zur vorgeschlagenen Revision?

JA

NEIN

Allgemeine Bemerkungen:

Erstens: Der Schweizerische Städteverband begrüsst es, dass in diesem Revisionspaket zur Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften zwei Vorschläge aufgenommen wurden, die von ihm bzw. von der Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektoren an den Bund herangetragen wurden.

Zweitens: Ein Element, das nach Ansicht des Städteverbandes und vieler Städte im zur Diskussion gestellten Reformpaket fehlt, ist die Möglichkeit zur Realisierung von Velostrassen auf dafür geeigneten Korridoren. Dies, nachdem die Auswertung des Pilotversuchs mit entsprechend markierten Strassenzügen in verschiedenen Städten ergeben hatte, dass das Veloaufkommen durch sie gesteigert werden konnte, ohne dass neue Unfallmuster oder Häufungen von Unfällen zutage getreten wären. Dies geht aus dem im Bericht vom 4. Januar 2018 hervor. Den dort festgestellten Wissensdefiziten in Bezug auf die ungewohnte spezifische Signalisierung lässt sich mit einer gezielten Informationsarbeit begegnen. Der Städteverband ist der Auffassung, dass die Velos auf den für sie vorgesehenen Hauptachsen mittelfristig im selben Masse von einem durchgehenden Vortrittsrecht profitieren sollen, wie der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr auf ihren als Hauptstrassen definierten Hauptachsen. Das heisst: Sie sind durchgehend als Velostrassen zu markieren.

Drittens: Der Städteverband teilt die Auffassung einzelner Städte, dass umgehend eine Diskussion über Änderungen der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge geführt werden sollte, die darauf abzielt, die Zulassung von Verkehrsmitteln zu ermöglichen oder zu vereinfachen, die in künftigen Konzepten des Warentransports in Städten (City-Logistik) eine wesentliche Rolle spielen können. Dazu zählen grössere Cargo-Velos oder elektrisch motorisierte Veloanhänger. Einzelne Städte wünschen insbesondere eine Lockerung der in Art. 213 Abs. 1bis der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge verankerten Bestimmung, wonach die Maximalbreite für Fahrräder inklusive Cargo-Velos einen Meter nicht überschreiten soll. Auf diese Weise, so ihre Argumentation, lassen sich die dafür in EU-Ländern üblichen Standardbehälter nicht transportieren.

Viertens: Der Städteverband teilt die grundsätzliche Feststellung aus seinem Mitgliederkreis, wonach eine Abkehr von der Subsumierung aller neuen Formen und Angebote des langsamen rollenden Verkehrs (von E-Trottinetten bis zu stationslosen Zweirad-Sharing-Angeboten) als Fahrräder anzustreben ist. Sie führt dazu, dass alle diese Gefährte auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, was Konflikte mit den anderen Benutzerinnen und Benützern dieses Verkehrsraums nach sich zieht (Art. 41 und 42 VRV). Gesucht sind Regelungen gesucht, die den unterschiedlichen Charakteristika der neuen Fahrzeuge und Geräte in den urbanen Zentren angemessen Rechnung tragen und dazu dienen, die eigentliche Funktion der Trottoirs als «Gehsteige» zu erhalten.

Fünftens: Einzelne Städte verlangen einen Einbezug ergänzender neuer Regelungen in dieses Revisionspaket, insbesondere die einmalige Signalisierung von Zonen, in denen aus Lärmschutzgründen nachts Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit gelten soll.

2. Sind Sie damit einverstanden, wenn die neuen Vorschriften ca. 6 Monate nach dem Beschluss des Bundesrates in Kraft treten?

JA NEIN

Bemerkungen:

Der Städteverband erachtet es als wichtig, dass die Änderungen vom Bundesamt für Strassen sowie den Strassenverkehrsbehörden der Kantone und den Kontrollorganen umgehend, aktiv und adressatengerecht kommuniziert werden.

Verkehrsregeln

a) Verkehrsregelverordnung (VRV)

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Es ist grundsätzlich wünschenswert, dass die Verordnung den beschleunigten technischen Entwicklungen möglichst umgehend Rechnung trägt.

2. Sind Sie mit Art. 1 Abs. 10 E-VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Der Städteverband begrüsst die Verdeutlichung. Wesentlich ist, dass die Begrenzung auf ausschliesslich durch Körperkraft angetriebene Fortbewegungsmittel bestehen bleibt.

3. Sind Sie mit Art. 3 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Hier sollte nach Ansicht des Städteverbandes und etlicher Städte im Verordnungstext präzisiert werden, dass der Fahrzeugführer den Vorgang zu überwachen hat und für das Manöver verantwortlich bleibt. Eine Minderheit der Städte wendet sich gegen diese Änderung, unter anderem mit Verweis darauf, dass sich nach dem Aussteigen des Lenkers Passagiere der Steuerung des Autos bemächtigen könnten, zum Beispiel Kinder.

4. Sind Sie mit Art. 3a Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

5. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 4 Abs. 2 und 3 VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Einige Städte sind in Abweichung von der Verbandsposition der Auffassung, diese Formulierung sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit beibehalten werden; ein Teil von ihnen findet aber, in diesem Fall sollte nicht mehr eine abschliessende Aufzählung gewählt werden.

6. Sind Sie mit Art. 5 Abs. 2 E-VRV einverstanden

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

7. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 7 VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Einige Städte sind in Abweichung von der Verbandsposition der Auffassung, die Formulierung sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit beibehalten werden.

8. Sind Sie mit Art. 8 Abs. 5 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Vom Gebot des Reissverschlussverkehrs ausgenommen werden sollten Fälle, in denen sich eine Spur für den allgemeinen Verkehr und eine parallel dazu laufende Busspur zu einer einzigen Spur des allgemeinen Verkehrs vereinigen oder in einen Kreisverkehr münden. Muss dort Reissverschlussverkehr angewendet werden, schmälert das den Nutzen der Busspur und damit des flächeneffizienten kollektiven Verkehrs.

9. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 1 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

10. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

11. Sind Sie mit Art. 27 Abs. 6 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

12. Sind Sie mit Art. 36 Abs. 5 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

13. Sind Sie mit Art. 36 Abs. 7 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

14. Sind Sie mit Art. 41 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Der Städteverband steht dem vorgeschlagenen Regime grundsätzlich positiv gegenüber. Bei seiner Anwendung in städtische Räumen mit ihrem dichten Fussgängerverkehr ergeben sich daraus aber Zielkonflikte. Insbesondere das Aufeinandertreffen von Kindern, die Folgen ihrer Aktivitäten nicht oder nur in begrenztem Masse abschätzen können, und von Menschen, die gehbehindert oder sonst in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, birgt zusätzliche Risiken. Er schlägt deshalb anstelle des vorgeschlagenen Textes die folgende Formulierung vor: «Kinder bis 12 Jahre dürfen auf Fusswegen und Trottoirs Rad fahren, sofern es die örtlichen Verhältnisse zulassen und die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger gewährleistet bleibt.»

Einzelne Städte möchten Tempo 30-Zonen von dieser Bestimmung ausnehmen und sie auf Trottoirs entlang von Strassen mit Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h beschränken, andere plädieren dafür, die Altersgrenze bei 10 oder 8 Jahren festzulegen, und eine dritte Gruppe äussert sich explizit negativ zum Vorschlag.

15. Sind Sie mit Aufhebung von Art. 44 VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

16. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 55 Abs. 3 VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

17. Sind Sie mit Art. 58 Abs. 2, 2^{bis} und 4 E-VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

18. Sind Sie mit Art. 91 a Abs. 1 Bst. k und l E-VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

19. Sind Sie mit Art. 92 Abs. 6 E-VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Ein konkreter Vorschlag sowie Erläuterungen dazu fehlen.

20. Sind Sie mit Art. 97a E-VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

b) Nationalstrassenverordnung (NSV)

21. Sind Sie mit Art. 6 Abs. 2 und 3 E-NSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

Signalisationsvorschriften

a) Signalisationsverordnung (SSV)

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

2. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 1 Abs. 9 und 10 SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

3. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 6 Abs. 2 SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

4. Sind Sie mit Art. 19 Abs. 1 Bst. d E-SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Schwere Motorwagen der Feuerwehr und Rettungsdiensten sind von diesem Verbot explizit auszunehmen.

5. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 1 und 2 E-SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

6. Sind Sie mit Art. 26 Abs. 2 E-SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

7. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 31 Abs. 3 SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

8. Sind Sie mit Art. 33 Abs. 1 E-SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Angesichts der zunehmenden Ausdifferenzierung verschiedener Arten von Fahrrädern und Motorfahrrädern (langsamere und schnellere, Antriebe durch Körperkraft, fossile Treibstoffe oder Elektrizität) ist eine solche pauschale Regelung unzeitgemäss. Es ist grundsätzlich zu klären, wie dieser Entwicklung in den Regelwerken für den Strassenverkehr – insbesondere auch in Art. 46 Abs. 1 SVG – begegnet werden soll. Der Städteverband ist der Auffassung, dass die Pflicht zur Benützung von Radwegen und der damit verbundene Schutz der Benutzer von Zweirädern auf Fahrzeuge mit klar definierten Maximalgeschwindigkeiten oder Motorleistungen beschränkt werden soll.

9. Sind Sie mit Art. 36 Abs. 8 E-SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

10. Sind Sie mit Art. 48, 48a und 48b E-SSV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Einzelne Städte wenden sich gegen die neu geschaffene Möglichkeit, das Nachzahlen zu erlauben. Dies, weil sie dem Zweck von Parkzeitbeschränken und der damit einhergehenden Umwälzung der Parkplatzbenützer zuwiderläuft.

Ein Einwand betrifft auch die Bodenmarkierung. Sie sollte nur ergänzend zur Signalisation möglich sein.

Städte im französischen Sprachraum bemängeln, die Formulierung «quitter le parking» sei unklar und schlagen als Ersatz den Terminus «engager à nouveau son véhicule dans la circulation» vor.

11. Sind Sie mit Art. 55 Abs. 2^{bis} E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

12. Sind Sie mit Art. 65 Abs. 13 und 14 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

12a. Bevorzugen Sie die in der Erläuterung erwähnte Variante (grüne Markierung, Parkieren generell erlaubt)?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Der Städteverband ist dagegen, eine Möglichkeit zu schaffen, Parkfelder für Elektroautos zu reservieren, die nicht an Einrichtungen für die Versorgung solcher Autos mit der für ihren Betrieb notwendigen elektrischen Energie gekoppelt sind. Die Städte sind an Flächeneffizienz interessiert. Die Privilegierung von Benutzern bestimmter Kategorien von Autos, als welche diese Regelung einzustufen ist, sind dazu angetan, dieses Ziel zu unterlaufen.

Einzelne Städte wünschen für den Fall einer Umsetzung der vorgesehenen Formulierung eine Präzisierung, ob hier auch (Plug-in-)Hybridfahrzeuge als Elektrofahrzeuge gelten sollen.

13. Sind Sie mit von Art. 69a E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Der Städteverband begrüsst die grundsätzliche Möglichkeit des Rechtsabbiegens für den Veloverkehr trotz Rotlicht im Sinne der Veloförderung und der Verflüssigung des Gesamtverkehrs. Er ist aber der Auffassung, dass eine sorgfältige Abwägung der unterschiedlichen Interessen zu gewährleisten ist. Im konkreten Fall sind die Bedürfnisse der Velofahrer und anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fussgängerinnen und Fussgängern, gegeneinander abzuwägen.

Die Einschränkungen in Art. 69a Abs. 2 E-SSV erachtet der Städteverband als zu starr. Die Ergebnisse aus dem Versuch in Basel in abstrakter Weise und zudem punktuell als notwendige Bedingungen auf die Verordnungsstufe zu übertragen, wird den vielfältigen Realitäten im Strassenraum kaum gerecht. Mit dem Hinweis auf die zu gewährleistende Verkehrssicherheit ist dem Anliegen Genüge getan. Die konkreten Entscheide, ob von der grundsätzlichen Möglichkeit Gebrauch gemacht werden soll, sind basierend auf der jeweiligen konkreten Situation und den erwähnten Abwägungen von den Städten treffen.

14. Sind Sie mit Art. 71 Abs. 1 Bst. c und e, 3 und 4 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: Bei solchen Veränderungen wäre künftig eine grafische Aufbereitung in den Unterlagen zur Vernehmlassung hilfreich.

15. Sind Sie mit Art. 73 Abs. 7 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

16. Sind Sie mit Art. 74a Abs. 1, 3 und 7 Bst. b, f und g E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Der Städteverband ist der Auffassung, dass der Begriff «Parkfelder» Art. 74 a Abs. 7 lit. B durch «Abstellplätze und Parkfelder» zu ersetzen ist, da es sich nicht bei allen Abstellgelegenheiten für Zweiräder um «Parkfelder» handelt.

17. Sind Sie mit Art. 75 Abs. 6 und 7 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Der Städteverband begrüsst die neue Differenzierung. Art. 75 Abs. 6. Einzelne Städte lehnen diese aber ab, weil sie in dieser Veränderung aber ein zusätzliches Sicherheitsrisiko für Velofahrerinnen und Velofahrer sehen. Sie argumentieren, das Stoppsignal diene der Sicherheit, insbesondere auch jener der Zweiradfahrerinnen und Zweiradfahrer.

Zu Abs. 7 wünschen einzelne Städte die Präzisierung, «... so dass ein Fahrrad und ein Personenwagen nebeneinander Platz haben.» Andere Städte regen zudem an, auf Abs. 7 ganz zu verzichten oder mindestens auf lit. a und b zu verzichten sowie auf die Bedingung, dass ein Radweg in den Aufstellbereich münden muss

18. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

19. Sind Sie mit Art. 79 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

20. Sind Sie mit Art. 79a E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

21. Sind Sie mit Art. 99 Abs. 1 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

22. Sind Sie mit Art. 102 Abs. 2 und 5 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

23. Sind Sie mit Art. 107 Abs. 3 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

24. Sind Sie mit Art. 109 Abs. 2 und 3 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

25. Sind Sie mit der Übergangsbestimmung von Art. 115a E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Vgl. Bemerkung zu Frage 30 (Aufhebung der UVEK-VO).

26. Sind Sie mit den Änderungen im Anhang 1 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

27. Sind Sie mit den Änderungen im Anhang 2 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

28. Zusatzfrage zu den Lichtsignalanlagen:

Sollten die Vorgaben der Behindertengleichstellungsgesetzgebung im Strassenverkehrsrecht dahingehend konkretisiert werden, dass Lichtsignalanlagen zwingend mit akustischer und/oder taktiler Vorrichtung ausgestattet werden müssen?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Der Städterverband erachtet eine solche rechtliche Vorgabe nicht als zwingend, da das Bewusstsein für Fragen der Inklusion in den Städten breit ausgeprägt ist und entsprechende, lokal initiierte Schritte bereits gesetzt wurden oder noch werden. Im Rahmen dieses Revisionspakets stellt er zudem insofern eine Widersprüchlichkeit fest, als hier trotz vorhandenen VSS-Normen eine neue rechtliche Basis geschaffen werden soll, während anderweitig das Gegenteil vorgeschlagen wird: die Abschaffung rechtlicher Vorgaben mit Verweis auf die vorhandenen VSS-Normen (vgl. unten Aufhebung UVEK-VO).
Jene Städte, welche die Regelung begrüßen, geben einer Variante mit der Verpflichtung zur taktilen Ergänzung den Vorzug.

b) Ordnungsbussenverordnung (OBV)

29. Sind Sie mit den Änderungen in der OBV einverstanden (vgl. beiliegenden Erläuterungsbericht zur SSV)?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Keine.

c) Verordnung des UVEK vom 12. Juni 2007 über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen

30. Sind Sie mit der Aufhebung der UVEK-VO einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Der Städteverband kann nachvollziehen, dass der heutige Zustand mit Verweisen, die in dieser Form nicht mehr existieren, nicht auf Dauer haltbar ist. Ausgehend vom Grundsatz, wonach die verschiedenen Arten des Verkehrs bei der Regelung und rechtlichen Verbindlichkeit der Signalisierung nicht unterschiedlich behandelt werden sollten, ist die Signalisation für den Fussgängerverkehr in der SSV zu verankern (analog Art. 54 und 54a). Dies umso mehr, als der Bund gemäss Art. 88 Abs. 3 der Bundesverfassung verpflichtet ist, auf Fuss- und Wanderwegnetze Rücksicht zu nehmen.

d) Weisungen des UVEK über besondere Markierungen auf der Fahrbahn

31. Sind Sie mit der Markierung «Strassenbahn» (Ziffer 7) einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

32. Sind Sie mit der Markierung «Füessli» (Ziffer 8) einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Einzelne grosse Städte wenden sich gegen diesen Vorschlag, weil sie die zusätzliche Signalisierung als Überforderung der jungen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer einschätzen, an die er sich richtet. Zum Teil wird auch eine Beschränkung auf Tempo-30-Zonen vorgeschlagen.

33. Sind Sie mit der Markierung «Hinweis auf die Verwendung der Parkscheibe» (Ziffer 9) einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Keine.

