



R383-0494

Vernehmlassung

Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input checked="" type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input type="checkbox"/>
Absender: Kanton Basel-Stadt Kontakt für allfällige Rückfragen: Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Basel-Stadt Kantonspolizei Abteilung Verkehr M. Bischofberger Clarastrasse 38 4058 Basel martin.bischofberger@jsd.bs.ch	

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

Bemerkungen:

Die Vernehmlassung enthält keine Änderungsvorschläge zur Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS). Dies ist bedauerlich, da dies eigentlich seitens ASTRA angekündigt wurde.

Mit dem jüngsten Abstimmungsresultat betreffend Veloverkehr in der Bundesverfassung ist es unverständlich, weshalb die Chance der Revision zugunsten von Verbesserungen für den Veloverkehr nicht genutzt wird. Das wäre ein klares Zeichen des Bundes, den Volksauftrag ernst zu nehmen. Einige mögliche Anpassungen sind nachstehend aufgeführt.

- Wir vermissen die Integration der Velostrassen in das Verkehrsrecht. Die Pilotversuche sind abgeschlossen, der Schlussbericht ist aus unverständlichen Gründen zurückgehalten worden. Die Massnahme hat sich in angrenzenden Ländern bewährt. Auch aufgrund unserer Erfahrungen des Pilotversuchs gibt es keine Gründe, dies nicht zeitnah zu legalisieren. Dazu gehört auch das Nebeneinanderfahren auf Velostrassen.
- Grundsätzlich sind dem Veloverkehr die gleichen Rechte einzuräumen wie dem MIV (3 Säulen-Prinzip ÖV/MIV/LV). Hauptachsen, egal ob für MIV oder Velo, ist gegenüber Nebenachsen (gemeint sind untergeordnete, siedlungsorientierte Strassen) der Vortritt zu geben. Dies hat u.a. Auswirkungen auf SSV und VRV (siehe dortige Hinweise). Radwege sind Hauptachsen des Veloverkehrs. Es kann also nicht sein, dass Radwegen gegenüber Nebenstrassen nur ausnahmsweise der Vortritt gewährt wird; im Gegenteil: Dies muss Standard sein.
- Der Entwicklung bei fahrradähnlichen Fahrzeuge, E-Bikes etc. wird ungenügend Rechnung getragen. Dies zeigt sich insbesondere in der weiterhin bestehenden Benutzungspflicht von Radwegen. Diese bringt je länger je mehr Sicherheits- und Attraktivitätsprobleme mit sich.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Es ist unabdingbar, dass die Änderungen aktiv und adressatengerecht kommuniziert werden. In der Pflicht sehen wir hier einerseits das Bundesamt für Strassen, die Strassenverkehrsbehörden und Kontrollorgane der Kantone, andererseits auch die Verkehrs- und Fahrlehrerverbände etc. Auch ist sicherzustellen, dass die Frist ausreicht, damit die Lern- und Prüfungsmittel an die neuen Vorschriften angepasst sind.

Verkehrsregeln

a) Verkehrsregelverordnung (VRV)

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Siehe allgemeine Hinweise zur Berücksichtigung der Abstimmung zum Bundesbeschluss Veloverkehr. In Bezug auf die VRV sind folgende zusätzliche Artikel betroffen:

Art. 15 Abs. 3 der VRV:

«Wer aus Fabrik-, Hof- oder Garagenausfahrten, aus Feldwegen, ~~Radwegen~~, Parkplätzen, Tankstellen und dergleichen oder über ein Trottoir auf eine Haupt- oder Nebenstrasse fährt, muss den Benützern dieser Strassen den Vortritt gewähren.»

In der Folge:

Art. 1 Abs. 8: «Verzweigungen sind Kreuzungen, Gabelungen oder Einmündungen von Fahrbahnen und Radwegen. Das Zusammentreffen von ~~Rad- oder~~ Feldwegen,...»

Art. 40 Abs. 1: «Die Radfahrer haben den Vortritt zu gewähren, wenn sie aus einem Radweg auf eine Hauptstrasse oder von einem Radstreifen auf die anliegende Fahrbahn fahren und wenn sie beim Überholen den Radstreifen verlassen.»

Art. 42, Abs. 4:

«Die Führer von Motorfahrrädern sowie die Führer von Elektro-Rikschas mit einer Breite bis 1.20 ~~1.00~~ m haben die Vorschriften für Radfahrer zu beachten.»

Art. 43, Abs. 1:

«c) auf Radwegen und auf signalisierten Rad-Routen ~~Wanderwegen~~ auf untergeordneten Nebens-Strassen sowie auf Velostrassen.»

Begründung: Der Artikel ist zugunsten der Veloförderung zu ergänzen, insbesondere analog anderer Länder auch in Velostrassen. Diese sind in eine Revision aufzunehmen. Auch ist den Verkehrsteilnehmenden der Unterschied zwischen signalisierten Radwanderwegen und Radrouten nicht bekannt, da beide rot signalisiert werden. Dafür ist allenfalls auch das SVG in Art. 46, Abs. 2 «Radfahrer dürfen nicht nebeneinander fahren. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.» anzupassen.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

Elektromotorisierte Fahrzeuge wie E-Trottinets gelten in vielerlei Hinsicht als Fahrräder. Ob sie überall gleich behandelt werden wie Fahrräder oder eigenen Regelungen folgen müssen, bleibt teilweise unklar. Beispiel dafür ist Art. 41 Abs. 1: «Fahrräder dürfen auf dem Trottoir abgestellt werden, sofern für die Fussgänger ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleibt.» Ist rechtlich und für Verkehrsteilnehmende klar, was hier als Fahrrad gemeint ist? Wir empfehlen, nicht noch mehr Fahrzeuge als reine Fahrräder auf den

Trottoirflächen zuzulassen, da vielerorts, besonders in den Städten, die Minimaltrottoirbreite von 1.50m nicht ausreicht. Gerade aber die Städte werden mit solchen Fahrzeugen überschwemmt. Das Fahren mit fahrradähnlichen Fahrzeugen auf der Strasse (z.B. Anzeigen Richtungsänderung) ist teilweise anspruchsvoll. Deshalb werden wohl vielerorts gesetzeswidrig Trottoirs und Fusswege befahren oder es wird auf die Anzeige von Richtungsänderungen verzichtet. Beide Verhalten sind sicherheitsrelevant. Deshalb sollte in verschiedenen Belangen differenziert werden zwischen Fahrrädern und fahrradähnlichen Fahrzeugen. Auf jeden Fall haben beide grundsätzlich nichts auf Fussverkehrsflächen zu suchen.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Es sollte, wie in den Erläuterungen dargelegt, im Verordnungstext ergänzt werden, dass der Fahrzeugführer den Vorgang zu überwachen hat und für das Manöver verantwortlich bleibt.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Die heutige Formulierung ist sinnvoll und mit Hinblick auf die Verkehrssicherheit sollte nicht darauf verzichtet werden.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Aktuell gilt die Zulassung bei Anhängern für leichten Motorwagen auf 80km/h. Bei allfälliger Einführung muss eine Übergangsregelung definiert werden. Des Weiteren sollte die Pflicht eingeführt werden, dass die Papiere für den Anhänger mitgeführt werden. Dadurch wird die Kontrollmöglichkeit gegeben.

Ob diese Massnahme zur Beschleunigung des Verkehrs auf Autobahnen und Autostrassen führt, wird bezweifelt. Mit der bisherigen Regelung galt für leichte Motorfahr-

zeuge mit Anhänger die gleiche Geschwindigkeit wie für Lastwagen. Mit der neuen Regelung wird durch vermehrtes Überholen die linke Spur zunehmend genutzt, was zur Beeinträchtigung des Verkehrsflusses führt.

Eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für leichte Personenwagen mit Anhängern ist aus nachfolgenden Gründen abzulehnen:

Eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für leichte Personenwagen mit Anhängern auf 100 km/h wird zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der linken Fahrbahn auf Autobahnen führen, da der Schwerverkehr überholt werden kann. Dadurch werden diese Fahrzeuge mit max. 100 km/h den Verkehrsfluss auf der Überholspur zusätzlich verlangsamen und die Durchlaufkapazität minimieren.

Die meisten in der Schweiz immatrikulierten Anhänger sind mit einer Vmax von 80 km/h typengeprüft. Dies hat zur Folge, dass für jeden Anhänger abgeklärt werden muss, ob er für 100 km/h zugelassen werden kann oder nicht. Dies muss zudem entsprechend im Fahrzeugausweis eintragen werden. Für die Kontrollorgane wird es nicht oder nur mit grossem Aufwand möglich sein, entsprechende Kontrollen/Kontrollmessungen durchzuführen. Eine zusätzliche Gefahr geht von denjenigen Fahrzeughaltern aus, die diese Abklärung nicht machen lassen und somit Anhänger benützen, die den Vorschriften nicht entsprechen (z.B. Reifen nur für 80 km/h). Es ist fraglich, ob die Fahrzeugführer dieser Kombinationen die im erläuternden Bericht erwähnte Selbstverantwortung tatsächlich wahrnehmen werden.

Im Gegensatz zum übrigen Europa werden beim vorliegenden Entwurf alle leichten Motorfahrzeuge mit einem Anhänger neu 100 km/h fahren dürfen. Darunter fallen offenbar auch Sattelschlepper, leichte Nutzfahrzeuge oder Pick-Ups mit einem Gesamtgewicht von jeweils max. 3'500 kg. Diese Fahrzeuge verkehren meistens mit einem Gesamtzuggewicht von bis zu 10 Tonnen (max. möglich sogar 14 Tonnen).

Die EU hat die maximale Anhängelast an leichten Motorwagen auf 3.5t begrenzt. Diese Begrenzung wurde in der Schweiz nicht übernommen. Ohne klare Rahmenbedingungen wie in Deutschland (<https://www.tuev-nord.de/de/privatkunden/verkehr/auto-motorrad-caravan/gespanne-100kmh-zulassung/>) ist zu befürchten, dass die Unfälle mit Anhängern zunehmen werden.

Der Vorschlag ist aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht ausreichend ausgereift bzw. allzu pragmatisch. Es drängen sich weitere Abklärungen auf.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Es kommt erfahrungsgemäss immer wieder vor, dass sich Fahrzeugführende auf den Standpunkt stellen, sie hätten an einem Hindernis links vorbeifahren dürfen, da ja sonst ein Signal 2.34 (Hindernis rechts umfahren) angebracht wäre. In solchen Situationen schafft eine konkrete Bestimmung mehr Klarheit als eine Herleitung aus Grundsätzen. Bei einer Abschaffung der Bestimmung steigt die Gefahr einer Rechtsunsicherheit, weshalb vermehrt (eigentlich unnötige) Signale angebracht werden müssen, die ihrerseits die Sichtbarkeit von Zufussgehenden beeinträchtigt.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Aufgrund des Bagatelldcharakters eines allfälligen Missachtens der Vorschrift sollte ein OB-Tatbestand geschaffen werden.
Für temporäre Einengungen auf Autobahnen gemäss SN 640 885 ist die Regelung unklar und könnte zu Verkehrssicherheitsproblemen führen. Die Formulierung «unmittelbar vor Beginn der Verengung» wäre auf der Höhe eines Anpralldämpfers. Der Übergang sollte jedoch bereits 150m vorher auf der Höhe der Andreasstreifen abgeschlossen sein. Das sollte klargestellt werden.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Zusätzlicher Hinweis zu Art. 27 Abs. 3 VRV: Das Verbot, Begleitpersonen mitzuführen, sollte auf Motorräder beschränkt werden.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Die Lockerung ist im Sinne der Verbesserung des Verkehrsflusses grundsätzlich zu begrüßen. Es fragt sich allerdings, ob nicht eine generelle Aufhebung des Rechtsüberholverbotes konsequenter wäre als die nun vorgeschlagene teilweise Lockerung:
Aus Sicht der Verkehrsteilnehmenden sowie der polizeilichen Kontrollorgane wird mit

der neuen, sehr offenen Formulierung die Abgrenzung zwischen erlaubtem Rechtsvorbeifahren und verbotenem Rechtsüberholen kaum möglich sein. Der Gesetzgeber schafft hier eine neue Rechtsunsicherheit und überlässt es der Polizeipraxis und letztlich der Rechtsprechung, die unbestimmten Rechtsbegriffe «gebotene Vorsicht» sowie «Ausschwenken und Wiedereinbiegen» zu definieren. Der Revisionsvorschlag müsste daher entweder präzisiert werden (bspw. mittels Definition der zulässigen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen «überholtem» und vorbeifahrenden Auto sowie Definition der Anzahl überholter Fahrzeuge/Streckenlänge, auf der nach dem Rechtsvorbeifahren nicht erneut die Spur gewechselt werden darf) oder dann aber müsste das Rechtsüberholen generell erlaubt werden. In den Erläuterungen wird immerhin dargelegt, dass durch das Rechtsvorbeifahren keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu erwarten ist; eine solche ist auch nicht gegeben, wenn ein Ausschwenken und Wiedereinbiegen vorsichtig erfolgt, d.h. unter Wahrung namentlich der vorgeschriebenen Abstands- und Geschwindigkeitsvorschriften.

Sollte an der vorgeschlagenen Regelung (Teillockerung) festgehalten werden, ist darauf hinzuweisen, dass das Rechtsüberholen im Regelfall nicht mehr aufgrund von Art. 90 Abs. 2 SVG bestraft werden kann. Das Bundesgericht begründete die Schwere der Verkehrsregelverletzung jeweils damit, dass es festhielt, es müsse niemand damit rechnen, dass er rechts überholt werde bzw. dass ein Auto rechts an ihm vorbeifahre, weshalb ein solches Manöver sehr gefährlich sei. Diese Argumentation wird mit der Neuregelung hinfällig.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Diese Neuerung wird begrüsst und entspricht einem berechtigten Anliegen der Blaulichtorganisationen. Es ist unabdingbar, dass die Einführung dieser Bestimmung proaktiv durch das ASTRA begleitet wird.

Neben Hilfsfahrzeugen sollten Fahrzeuge des Strassenunterhaltes explizit erwähnt werden.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Diese Formulierung in der Form ist abzulehnen bzw. zu ergänzen. Allein die Altersangabe ist unzureichend für die Kontrollorgane, da keine Ausweispflicht mehr besteht. Es fehlt eine Messgrösse. Vorgeschlagen wird die Altersbegrenzung auf **10 Jahre** und eine Angabe über die Radgrösse (z.B. max. 20 Zoll) beim Fahrrad.

Die Zulassung bis 12 Jahre sehen wir kritisch. Wir beantragen das Höchstalter auf **10 Jahre** zu beschränken. Begründung: Je länger die Kinder auf dem Trottoir fahren dürfen, desto später lernen sie, sich im Verkehr zu bewegen. Die Gefahr, dass sie das Fahren auf dem Trottoir als normal ansehen und auch älter als mit 12 Jahren praktizieren, ist gross. Auch lernen sie damit sehr spät, die Verkehrsregeln anzuwenden, sollen dann aber mit 14 Jahre bereits tauglich sein, ein motorisiertes Fahrzeug (z.B. Mofa) zu

fahren. Zudem ist davon auszugehen, dass mit zunehmendem Alter der Kinder auf dem Trottoir die Gefährdung für Fussgänger wächst (risikoreicheres Fahren aufgrund Fertigkeiten, körperlich mehr Kraft für Schnelligkeit und grössere Aufprallwucht aufgrund höheren Gewichts). Wird dem Antrag nicht nachgekommen, muss die Benutzung auf Trottoirs entlang von übergeordneten Strassen mit Geschwindigkeiten $\geq 50\text{km/h}$ beschränkt werden. Ihr Argument, dass das Recht, auf dem Trottoir oder dem Fussweg zu fahren, nicht mehr besteht, wenn eine für Kinder geeignete Veloinfrastruktur zur Verfügung steht, stimmt aus unserer Sicht nicht. Tempo 30 und Begegnungszonen wie auch Radstreifen auf verkehrsarmen Strassen können durchaus ausreichen, haben aber keine Benutzungspflicht für Velofahrende. Zudem ist die Benutzungspflicht von Radwegen als äusserst kritisch zu betrachten und sollte aufgehoben werden (siehe allgemeiner Hinweis zur SSV Art. 33 Abs. 1).

Viel wichtiger wären aus unserer Sicht eine gute Verkehrsausbildung (Verkehrsgarten, Veloprüfung) in den Schulen, sichere Veloinfrastrukturen und ein geeignetes verkehrliches Umfeld (flächendeckend Verkehrsberuhigung in Quartieren; eine Möglichkeit könnte sein, Tempo 30 als Grundsatz und Abweichungen davon mit Gutachten zu begründen bzw. Verträglichkeit nachzuweisen). Mit der Annahme des Bundesbeschlusses Velo sollte analog zum FWG möglichst bald eine Pflicht für Planung, Bau und Unterhalt von Veloroutennetzen einhergehen. Deren Umsetzung ist wesentlicher für die Sicherheit aller Velofahrenden und zu Fuss Gehenden als die beschränkte und konfliktreiche Trottoirnutzung.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit Aufhebung von Art. 48 Abs. 3 VRV einverstanden?

Dieses Beurteilungsfeld hat im Fragebogen gefehlt und wurde ergänzt.

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Wir sind mit der Anpassung einverstanden.

Gerade weil die SN 640 710 aufgehoben wurde, sollte nun eine klare gesetzliche Grundlage geschaffen werden und das Tragen einer persönlichen Schutzausrüstung der Klasse 3 gemäss Anhang II der europäischen PSA-Richtlinie (89/686/EWG) für obligatorisch erklärt werden. So wird ein starkes Zeichen gesetzt, dass der Bund der Arbeitssicherheit einen hohen Stellenwert einräumt. Personen, die auf der Fahrbahn oder in den Bereichen Strassenunterhalt und Bau arbeiten, sollen die PSA der Schutzklasse 3 tragen. Diese sollte jedoch nicht in einer Verordnung geregelt werden.

Die Polizei müsste von dieser Formulierung ausgenommen werden, da die Schutzklasse 3 im Polizeidienst nicht praktikabel ist.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

In den Vernehmlassungsunterlagen befinden sich keine Erläuterungen zu einer Änderung von Art. 92 Abs. 6.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Hier sollten nicht nur die Bewilligungen für Ausnahmefahrzeuge und solche für Sonn- und Nachtfahrbewilligungen erwähnt werden, sondern alle eidgenössischen Bewilligungen wie z.B. auch diejenigen nach Art. 90 Abs. 3 VRV oder Art. 33 VVV.

In den Unterlagen findet sich keine entsprechende Bestimmung.

b) Nationalstrassenverordnung (NSV)

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Signalisationsvorschriften

a) Signalisationsverordnung (SSV)

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Radwege scheinen für schnelle E-Bikes (Tretunterstützung bis 45 km/h) nicht geeignet zu sein, da die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Benutzern erheblich sind (Fussgänger mit Kinderwagen und E-Bike).

Das Gefährdungs- und Konfliktpotential ist zu gross. In diesem Zusammenhang ist auf die steigenden Unfallzahlen mit E-Bikes hinzuweisen. Auf Radwegen sollten nur E-Bikes bis 25 km/h zugelassen werden. Sofern die Zulassung beibehalten wird, stellt sich die Fragen der Regulierung mittels Geschwindigkeitslimiten.

In der Revision fehlt die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen gemäss Artikel 33 Absatz 1 (siehe allgemeine Bemerkungen und Bemerkung zu SSV Art. 33).

Grundsätzlich sind dem Veloverkehr die gleichen Rechte einzuräumen wie dem MIV. Hauptachsen, egal ob für MIV oder Velo, ist gegenüber Nebenachsen (untergeordnete, siedlungsorientierte Strassen) der Vortritt zu geben. Dies hat u.a. Auswirkungen auf Art. 74 Abs. 4.

Wir bedauern es, dass unser Antrag vom 26. Januar 2016 betreffend dem Inhalt von Zusatztafeln zu Signalen nicht aufgenommen wurde. Das Antwortschreiben des ASTRA vom 12. Februar 2016 hat uns zuversichtlich gestimmt. Wir sind nach wie vor überzeugt, dass eine ausgedehntere Verwendung von verkleinerten Signalen auf Zusatztafeln wesentlich einfachere Signalisationen ergeben würde als die Verwendung von Text.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Heute erfassen die Signale «Verbot für Lastwagen» und «Überholverbot für Lastwagen» nicht dieselben Fahrzeugarten. Mit der vorliegenden Revision soll diese Diskrepanz behoben werden und eine Angleichung an das internationale Recht erfolgen. Dies wird erreicht, indem vom Signal «Verbot für Lastwagen» neben den schweren Motorwagen zum Sachentransport auch alle schweren Arbeitsmotorwagen erfasst werden. Unter den Begriff schwere Motorwagen zum Sachentransport fallen auch die schweren Sattelschlepper.

Der Einbezug schwerer Arbeitsmotorwagen in das Fahrverbot verunmöglicht es Feuerwehren, Übungsfahrten und Einsatzübungen in solchen Gebieten zu machen. Vorab Wohngebiete sind mit solchen Verboten belegt (Lärmschutz, Verkehrsleitung etc.), doch muss die Feuerwehr auch in solchen Gebieten – im Sinne der öffentlichen Sicherheit – Übungen durchführen können. Übungsfahrten der Feuerwehr beinhalten nicht nur das eigentliche Fahrtraining, sondern auch die Beübung der Maschinistenfunktionen (Tanklöschfahrzeuge, Ersteinsatzfahrzeuge, Autodrehleitern, Hubrettungsfahrzeuge, Pionierfahrzeuge etc.). Dieses Verbot würde nicht nur die Feuerwehr einschränken, sondern auch die Sicherheit der betroffenen Gebiete.

ANTRAG: Schwere Motorwagen der Feuerwehr sind in jedem Fall von diesem Verbot auszunehmen. Es ist eine Ausnahme – ähnlich jenem für das Nachtfahrverbot (Art. 91a Abs. 1 lit. d der Verkehrsregelnverordnung) aufzunehmen: «Ausgenommen sind Fahrten der Feuerwehr, des Zivilschutzes, der Sanität, der Polizei und des Militärs sowie Fahrten zur Hilfeleistung bei Katastrophen.»

Nach gültigem Recht dürfen Feuerwehr-Fahrzeuge über 3.5t (= Arbeitsmotorwagen/blau Kontrollschilder) beim Signal «Verbot für Lastwagen» den entsprechenden Strassenabschnitt benutzen. In Zukunft soll dies verboten sein. Gesellschaftswagen (Car) dürfen diese Strecken auch in Zukunft befahren. Um jedoch den Einsatz der Feuerwehr leisten zu können, sind auch Übungs- und Dienstfahrten notwendig.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Die Bestimmung ist nicht verständlich formuliert. Es ist unklar, wer die «anderen Strassenbenützer» sind. Auch der Hinweis auf Art. 40 Abs. 2 VRV ist nicht verständlich. Aus der Bestimmung sollte für den Rechtsanwender klar hervorgehen, für wen der Vortritt aufgehoben gilt (vgl. oben: allgemeiner Hinweis betreffend Benützung schneller E-Bikes von Radwegen).

Hingegen ist der ganze Artikel betreffend Benutzungspflicht anzupassen. Diese nimmt keine Rücksicht auf die verschiedenen Anforderungen und Arten der Velofahrenden, welche auf einem Radweg in einigen Fällen nicht gemeinsam abgedeckt werden können. Auch wird in keinerlei Hinsicht der Entwicklung der E-Bikes mit einer Benutzungspflicht Rechnung getragen. Wir beantragen, die Benutzungspflicht ganz aufzuheben. Die Aufhebung ist zwingend innerorts bei gemeinsamen Fuss-/Radwegen und bei Fuss-/Radwegen mit getrennten, minimal breiten Verkehrsflächen vorzusehen. Bei reinen Radwegen ist die Pflicht zumindest stark aufzulockern (betreffend E-Bikes/Mofas, Cargobikes, Rennvelos etc.). Zudem sollen auf parallel laufenden Strassen auch andere Velomassnahmen, wie Radstreifen möglich sein. Deswegen ist zusätzlich SVG Art. 46 Abs. 1 «Radfahrer müssen die Radwege und -streifen benützen.» aufzuheben/anzupassen.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkung:

Wir stimmen der Streichung des Passus «Einfügen in den Verkehr» zu. Aus unserer Sicht ist allerdings die neu eingeführte Möglichkeit der Nachzahlung unnötig. Das läuft dem Zweck von Parkzeitbeschränkungen zuwider. Die Gebührenpflicht für Motorräder und Motorfahrräder funktioniert nur mit nummerierten Parkplätzen.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Ein E-Fahrzeug sollte nur hinsichtlich des Ladevorgangs, aber nicht in Bezug auf das Parkieren privilegiert werden.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Eine Einschränkung der Umsetzung in der Nähe von Schulen, Spitälern oder Heimen ist erwünscht, um gegebenenfalls auf noch unsicheres Verhalten von Kindern oder eingeschränkten Personen rechtzeitig reagieren zu können.

Bei der Ausarbeitung der zukünftigen Norm müssen aber mit Blick auf mögliche Konfliktsituationen die Kriterien sorgsam festgelegt werden.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Zur Verständlichkeit wäre es jeweils hilfreich, wenn in den Erläuterungen entsprechende Verkehrssituationen in visualisierter Form dargestellt werden könnten.

Absatz 4 sollte folgendermassen angepasst werden: «~~Einem~~ von rechts einbiegenden Verkehr darf mit dem Geradeausverkehr nur Grün gezeigt ~~zugelassen~~ werden, wenn beiden nach der Verzweigung ein eigener Fahrstreifen zur Verfügung steht. Ausgenommen sind von rechts einbiegende Radfahrer und Motorfahrradfahrer nach Artikel 69a Absatz 1.»

Begründung: Diese Präzisierung ist notwendig, da in der Praxis das Rechtsabbiegen mit gelben Warnblinkern oft permanent zugelassen wird, auch wenn nach der Kreuzung keine separaten Spuren vorhanden sind.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Art. 74a Abs. 7:

Bst. b: «auf Abstellplätzen ~~Parkfeldern~~ für Fahrräder und Parkfeldern für Motorfahrräder.»

Begründung: Den Begriff «Abstellplatz» für Veloverkehr beibehalten, da nicht überall

«Felder» markiert sind.

Ergänzung des Bst. h: «*in Velostrassen zu Beginn und bei Verzweigungen.*»

Zusätzlich beantragen wir eine Änderungen in Art. 74 Abs. 4:

«Wo ein Radweg über eine untergeordnete NebenStrasse geführt wird und den Benüt-
zern des Radweges entgegen Artikel 15 Absatz 3 VRV ausnahmsweise der Vortritt zu-
stehen soll, wird die Überquerung durch unterbrochene gelbe Linien angezeigt.»

Begründung: Radwege sind Hauptachsen des Veloverkehrs, die dem motorisierten
Verkehr gleichgestellt sind (3 Säulen-Prinzip ÖV/MIV/LV). Es kann also nicht sein, dass
Radwege gegenüber Nebenachsen (siedlungsorientiert/untergeordnet) nur ausnahms-
weise der Vortritt gewährt wird; im Gegenteil, dies muss Standard sein. Art. 15 Abs. 3
der VRV ist entsprechend anzupassen.

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Basel-Stadt hat in den letzten Jahren sämtliche STOP-Situationen überprüft. Dabei
wurden die meisten durch «Kein Vortritt» ersetzt. In den wenigen Fällen, wo weiterhin
STOP angeordnet wird, sind die Belange der Verkehrssicherheit höher gewichtet wor-
den.

Die Ergänzung einer weissen Haltelinie mit einer gelben Wartelinie führt an einigen
Stellen letztendlich dazu, dass sich Radfahrende (unabhängig, ob diese Lösung an der
entsprechenden Örtlichkeit auch umgesetzt wurde) generell nicht mehr an die Halte-
linie halten, da sie davon ausgehen, dass diese nur für Motorfahrzeuge gilt.

Abs. 6: **wird abgelehnt.**

Abs. 7: Bitte bei Bst. b ergänzen: «der Fahrstreifen über eine ausreichende Breite ver-
fügt, so dass ein Fahrrad und ein Personenwagen nebeneinander Platz haben.»

Bitte bei Bst. c ergänzen: «*der Aufstellbereich als seitliche Zufahrt eines indirekten
Linksabbiegers genutzt wird.*»

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Die Frage, wer die Bewilligung von Reklamen entlang der Nationalstrassen erteilt bzw. durchsetzt, welche nicht im Grundeigentum des Bundes sind, ist nicht geklärt.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Bei Baustellen sowie auf Autobahnen und Autostrassen sollte aus Platzgründen ebenfalls die Möglichkeit vorgesehen werden, vom Grossformat abweichen zu können.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Diese Regelung sollte auf alle temporären Verkehrsmassnahmen ausgedehnt werden, nicht nur auf Baustellen.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Die Angaben zu den Normen, insbesondere das Datum der Fassung, sollte offener formuliert werden (z.B. nur Angabe der SN-Nummer).

Detaillierte Anmerkung:

Zu Bst. f «Signalisation Langsamverkehr»: SN 640 829a Fassung vom Dezember 2005; ausgenommen Ziff. 10;

Die Signalisation Langsamverkehr ist zwingend bis zum Ende der Frist als eine in der SSV vorgesehene Signalisation aufzunehmen, ansonsten droht die Gefahr des Wildwuchses und der Willkür von signalisierten LV-Angeboten.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Anwendungsbeispiele für STOP wären wünschenswert.

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:

Aus unserer Sicht müsste die taktile Vorrichtung zwingend sein und die akustische in Ergänzung angebracht werden können und nicht wie in der Zusatzfrage offen formuliert.

b) Ordnungsbussenverordnung (OBV)

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Anhang OBV Ziffer 317: Fahrzeuge sollte unabhängig vom jeweiligen Startsystem gegen die Wegfahrt gesichert werden.

- 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:

- 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:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Die Kinder werden von der Kinder- und Jugendinstruktion dahingehend instruiert, dass sie sich beim Fussgängerstreifen vor dem Randstein aufstellen. Dort wird ihre Absicht von den übrigen Verkehrsteilnehmern am besten erkannt. Entsprechend sollen Füessli auch bei Fussgängerstreifen markiert werden können.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Markierungserinnerungen sollten generell bei Zonensignalisationen zugelassen werden (so u.a. Parkverbotszonen).