



R383-0494

Vernehmlassung

Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

| | |
|---|--|
| Kanton: <input type="checkbox"/> | Verband, Organisation, Übrige: <input checked="" type="checkbox"/> |
| Absender: Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI | |

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. Eine Revision wäre insbesondere hinsichtlich den überholten Zulassungsbedingungen für grössere Cargo-Bikes und Cargo-Rikschas sowie für elektro-motorisierte Velo-Anhänger fällig. Wir gehen davon aus, dass im kommenden Jahr eine weitere Vernehmlassung bzgl. Revision VTS seitens ASTRA folgen wird.

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, und auch aufgrund unserer Erfahrungen des Pilotversuchs gibt es keine Gründe, dies nicht zeitnah zu legalisieren. Dazu gehört auch das Nebeneinanderfahren in Velostrassen. Wir regen daher an, eine erste pragmatische Aufnahme der Velostrassen vorzusehen. Dies könnte über eine Anpassung der Ausnahmeregelung in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (Art. 22a SSV) in Art. 4 Absatz 3 erfolgen (Entzug des Rechtsvortritts unter gewissen Voraussetzungen). Zusätzlich muss das Anbringen eines Fahrradsymbols ausserhalb von Radwegen und Radstreifen in der SSV aufgenommen werden (Art. 74a Absatz 7).
- 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 untergeordneten Strassen nur ausnahmsweise der Vortritt gewährt wird; im Gegenteil: dies muss Standard sein.
- Der Entwicklung bei fahrradähnlichen Fahrzeugen, 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 relevant, 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

Verkehrsregeln

a) Verkehrsregelnverordnung (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 zusätzlichen 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 Ab. 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 NebensStrassen 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 eigene Regelungen haben, 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:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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:

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Die Zulassung bis 12 Jahre sehen wir kritisch, wir beantragen das Höchstalter auf 8 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 zu fahren (z.B. Mofa). 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 übergeordnete Strassen mit Geschwindigkeiten ≥ 50 km/h beschränkt werden. Das 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 betreffend 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 Trottoirbenutzung.

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Sind Sie mit Art. 48 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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:

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:

Mit dem jüngsten Abstimmungsresultat betreffend Veloverkehr 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.

Radwege scheinen für schnelle E-Bikes (v.a. bei Tretunterstützung bis 45 km/h) nicht geeignet zu sein, da die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Benutzern erheblich sind. Das Gefährdungs- und Konfliktpotential ist deshalb 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 für schnellere E-Bikes beibehalten wird, stellt sich die Frage der Regulierung mittels Geschwindigkeitslimiten.

In der Revision fehlt die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen gemäss Artikel 33 Absatz 1 (siehe Bemerkungen allg. und zu 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.

Bezugnehmend auf Artikel 72 Absatz 3 SSV sollten die Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn unter Punkt 1, Ziffer 3 mit Markierung auf Tempo-30-Strecken mit der Zahl «30» ergänzt werden.

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:

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 Anpassungen betreffend VRV sind grundsätzlich in Ordnung.

Hingegen ist der ganze Artikel betreffend Benutzungspflicht anzupassen. Diese nimmt keine Rücksicht auf die verschiedenen Anforderungen und Arten der Velofahrenden, welche auf einem Radweg 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

Bemerkungen:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:
Ergänzung wird sehr begrüsst.

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:

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Bei der Ausarbeitung der zukünftigen Norm müssen hinsichtlich möglicher 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:

Absatz 4 sollte folgendermassen angepasst werden: „Ein~~em~~ von rechts einbiegende~~n~~r 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 ~~Parkfelder für~~ Motorfahrräder.“

Begründung: 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 Änderung in Art. 74, Abs. 4:

„Wo ein Radweg über eine ~~untergeordnete Nebens~~Strasse 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 aus-
nahmsweise 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:
Abs. 6: wird begrüsst
Abs. 7:
Bitte bei Bst. b) ergänzen: „...der Fahrstreifen über eine ausreichende Breite verfügt,
sodass ein Fahrrad und ein Personenwagen nebeneinander Platz haben.“
Bitte Bst. c) ergänzen: der Aufstellbereich als seitliche Zufahrt eines indirekten Linksab-
biegers 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:

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

JA NEIN NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

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:

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:

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:

Wenn, dann 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:

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:
Siehe Erläuterungen zu Art. 115a SSV

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:

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

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen: