



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Ergebnisbericht zur Vernehmlassung betreffend Teilrevision der Signalisationsverordnung, Ver- einfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling

Vernehmlassung durchgeführt vom 10. November 2021 bis zum 25. Februar 2022

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse	3
1. Gegenstand der Vernehmlassung.....	3
2. Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens.....	3
2.1. Eingegangene Stellungnahmen.....	3
2.2. Auswertung der Stellungnahmen.....	3
3. Allgemeine quantitative Einschätzungen	4
4. Stellungnahmen zu den einzelnen Fragen	5
4.1. Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Tempo-30-Zonen.....	5
4.2. Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Anordnung von Tempo-30-Zonen	10
4.3. Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr	14
4.4. Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im ruhenden Verkehr	18
Anhang: Verzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden	22

Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

1. Gegenstand der Vernehmlassung

Mit der Vernehmlassung betreffend «Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» hat der Bundesrat den Vernehmlassungsadressaten Vorschläge zu Änderungen der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) vorgelegt.

Auf siedlungsorientierten Strassen innerorts sollen Tempo-30-Zonen nicht nur zur Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses, sondern neu auch aus weiteren, in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen (z. B. Verbesserung der Aufenthaltsqualität) angeordnet werden können. Die Erstellung eines Gutachtens soll nicht mehr nötig sein.

Für die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften soll ein Symbol eingeführt werden, das auf einer Zusatztafel dem allgemeinen Fahrverbot, dem Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigelegt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung auszunehmen. Die Zusatztafel soll auch den Parkierungssignalen beigelegt werden können, um das Parkieren von Fahrzeugen mit einer Mehrfachbesetzung zu privilegieren.

2. Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens

Der UVEK führte vom 10. November 2021 bis 25. Februar 2022 die Vernehmlassung zur «Teilrevision der Signalisationsverordnung, Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen und Carpooling» durch. Eingeladen wurden Kantone, in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft, gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie weitere Verbände, Organisationen und interessierte Kreise. Den Adressaten wurden folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- 2 Verordnungsentwürfe (SSV und Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen)
- Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens
- Fragebogen
- 2 Begleitschreiben
- Liste mit den Adressaten der Vernehmlassung

2.1. Eingegangene Stellungnahmen

Insgesamt sind 102 Stellungnahmen eingegangen. An der Vernehmlassung beteiligten sich 25 Kantone, 4 in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien und 4 interkantonale Organisationen. Hinzu kamen Stellungnahmen von 3 gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, 4 gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft, 28 Verbänden aus Verkehr und Mobilität sowie von 12 Blaulichtorganisationen. Sämtliche Stellungnahmen können auf der Internetseite des Bundesrats) in der Rubrik abgeschlossene Vernehmlassungen 2021 als PDF-Datei heruntergeladen werden¹. Nicht alle Vernehmlassungsadressaten haben ihre Stellungnahme mittels dem zur Verfügung gestellten Fragebogen eingereicht.

Eine detaillierte Auflistung aller 102 Teilnehmenden befindet sich im Anhang.

2.2. Auswertung der Stellungnahmen

Die Teilnehmenden konnten neben den quantitativen Angaben im Fragebogen zu den einzelnen Fragen Bemerkungen und Änderungsanträge formulieren und allgemeine Anliegen zur Thematik vermerken.

¹ https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2021/89/cons_1

Die Auswertung der Bemerkungen und Änderungsanträgen zu den vier Fragen im Fragebogen erfolgte in einem mehrstufigen Prozess. Zuerst wurden alle Inputs einzeln aufgeführt, welche anschliessend zu «zentralen Aussagen» zusammengefasst wurden. In den «zentralen Aussagen» werden inhaltlich gleichartige Stellungnahmen von verschiedenen Teilnehmenden sinngemäss wiedergegeben. Von Teilnehmenden mehrfach genannte und gleichbedeutende Anträge und Bemerkungen sind pro «zentrale Aussage» nur einmal berücksichtigt. So entsteht eine verhältnismässig transparente Übersicht der heterogenen Stellungnahmen. Eine gewisse Unschärfe bei der Zusammenfassung der Stellungnahmen zu den «zentralen Aussagen» sowie der Zuordnung der jeweiligen Teilnehmenden zu den «zentralen Aussagen» lässt sich dabei nicht vermeiden. Der genaue Wortlaut der einzelnen Stellungnahmen kann den vollständigen Vernehmlassungseingaben entnommen werden.

3. Allgemeine quantitative Einschätzungen

Im quantitativen Teil des Fragebogens konnten die Teilnehmenden ankreuzen, ob sie mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden sind oder nicht bzw. ob sie nicht Stellung nehmen wollen oder nicht betroffen sind. Die quantitativen Rückmeldungen erlauben einen ersten Überblick über die allgemeine Einschätzung der Gesetzesvorlage.

Vernehmlassungsteilnehmende nach Adressatenliste	Einverstanden	Nicht einverstanden	Total
--	---------------	---------------------	-------

1. Anordnungen von Tempo-30-Zonen werden auf siedlungsorientierten Strassen den allgemeinen Regeln für Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen unterstellt

Kantone	18	7	25
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	3	1	4
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	2	1	3
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	3	4
Interkantonale Organisationen	4	0	4
Verbände Verkehr/Mobilität	12	14	26
Blaulichtorganisationen	8	0	8
Übrige	16	7	23
Total	64	33	97

2. Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Anordnung von Tempo-30-Zonen

Kantone	10	15	25
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	3	1	4
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	2	1	3
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	3	4
Interkantonale Organisationen	1	3	4
Verbände Verkehr/Mobilität	12	15	27
Blaulichtorganisationen	7	0	7
Übrige	14	9	23
Total	50	47	97

3. Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr

Kantone	12	12	24
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	3	1	4
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	1
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2	1	3
Interkantonale Organisationen	1	3	4
Verbände Verkehr/Mobilität	9	17	26

Blaulichtorganisationen	0	0	0
Übrige	13	3	16
Total	41	37	78

4. Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im ruhenden Verkehr

Kantone	7	16	23
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	2	2	4
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	1	0	1
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	2	3
Interkantonale Organisationen	1	3	4
Verbände Verkehr/Mobilität	10	12	22
Blaulichtorganisationen	0	0	0
Übrige	10	8	18
Total	32	43	75

4. Stellungnahmen zu den einzelnen Fragen

4.1. Verzicht auf qualifizierte Gründe zur Anordnung von Tempo-30-Zonen

Fragestellung: Sind Sie einverstanden, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen den allgemeinen Regeln für Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen unterstellt wird (Art. 108 Abs. 4^{bis} E-SSV)?

Zustimmung

AR, BE, AI, BL, BS, FR, GR, JU, LU, TG, UR, NE, GE, GL, SO, SG, VD, ZH, GPS, SPS, GLP, UVS, Schweizerischer Gemeindeverband, SGB, ACVS, KSSD, KKJPD, KKPKS/SVSP, ASTAG, VCS, Pro-Velo, FUS, SVI, BFU, VFV, IGöV, FSU, SMO, HA-DSF, RdA, VKF, FKS, VSBF, ECA, BGV, GVTG, GVG, AGV, Lärmliga, PUSCH, VASOS, VPOD, SZBLIND, FSA, Lausanne, StadtLuzern, Münsingen, Lugano, Grüne-Unabhängige, UFS, RWU, RZU, NQNV, P. Hartmann

Bemerkungen

Der Begriff «verkehrsorientiert» soll nicht neu in der Strassenverkehrsgesetzgebung aufgenommen werden.	UR, FUS, Lärmliga, StadtLuzern
Die Unterscheidung zwischen siedlungs- und verkehrsorientierten Strassen ist nicht zweckmässig.	P. Hartmann
Der Begriff der «siedlungsorientierten Strassen» muss im Gesetz definiert werden.	SG, KKPKS/SVSP, KKJPD
Es ist auf Bundesstufe zu regeln, dass in Tempo 30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen keine Massnahmen erforderlich sind.	RWU
Eine Tempo-30 Einführung bedingt regelmässige Kontrollen, insbesondere in Schulinähe. Wo der Widerstand gegen eine Reduktion auf Tempo-30 gross ist, wäre auch eine Reduktion auf Tempo-40 denkbar.	Grüne-Unabhängige
Eine Ausnahmeregelung für Feuerwehr, Polizei und Rettungswesen ist benötigt, um die Fahrt zum Einsatzort zu verkürzen. Die Angehörigen der Milizfeuerwehren hätten mit einer vermehrten Einführung von Tempo-30-Zonen nicht nur länger für die Fahrt vom Feuerwehrmagazin zum Einsatzort, sondern auch für das Einrücken ins Feuerwehrmagazin. Der Rasertatbestand gemäss Art. 90 Abs. 3 und 4	BE, SO, LU, KKPKS/SVSP, KKJPD, RK MZF, VPOD, VKF, BORS,

<p>SVG ist bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bereits ab 70 km/h erfüllt ist. Je nach Einsatzort hat kann die Feuerwehr die erforderliche Einsatzzeit von zehn Minuten nicht einhalten.</p> <p>Bei der erleichterten Einführung von Tempo-30-Zonen sind auch vermehrt bauliche Massnahmen zur Durchsetzung der beabsichtigten Verkehrsberuhigung (z.B. Bremsschwellen, Verkehrsinseln) benötigt. Solche Massnahmen sind nicht nur mit hohen Kosten verbunden, sie würden auch der geforderten Ausnahmeregelung entgegenlaufen. Daher sollen nur nach eingehender Prüfung und wo nötig und sinnvoll Zufahrtswege mit neuen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung errichtet werden dürfen.</p>	<p>VSBF, ECA, FKS, GVB, AGV, GVTG, BGV, GVG, GVZG</p>
<p>Die Erleichterung sollte auch die verkehrsorientierten Strassen umfassen, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.</p>	<p>BFU, VfV</p>
<p>Der Begriff der verkehrsorientierten Strassen muss definiert werden. Mit Streichung von Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen fällt Definierung Inhalt des Gutachtens weg. Benötigt ist eine Definition, welchen Inhalt ein Gutachten für verkehrsorientierte Strassen aufweisen muss.</p>	<p>GR</p>
<p>Der Begriff «verkehrsorientiert» ist nicht in jedem Fall zielführend. Übereinstimmende (vgl. Überarbeitung VSS Normen) und sachdienliche Begrifflichkeiten sind zu begrüssen.</p>	<p>BS, GE, UR, SPS, UVS, ProVelo, VCS, PUSCH</p>
<p>Es soll weiterhin möglich sein, eine Begegnungszone auch auf verkehrsorientierten Strassen einzuführen.</p>	<p>SPS, ProVelo, VCS, FUS</p>
<p>Es ist unklar, wann eine Strasse verkehrs- oder siedlungsorientiert ist und was ein «übergeordnetes Strassennetz» ist. Eine praktikable Lösung wäre darauf abzustellen, ob eine Strasse im kantonalen Richtplan klassiert ist.</p>	<p>KSSD, SVI, RZU</p>
<p>Es ist wichtig, dass bei Tempo-30-Strecken, auch wenn sie in Tempo-30-Zonen integriert werden, die Voraussetzungen von Art. 108 SSV sowie Art. 5 der Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen weiterhin erfüllt sein müssen (einschliesslich sogenannter Torwirkung).</p>	<p>ZH, AR, UR, ACVS</p>
<p>Allfälligen nachteiligen Auswirkungen auf die öV-Zuverlässigkeit ist zureichend Rechnung zu tragen. Die Verkehrsbetriebe sind bei einer grossflächigen Einführung von Tempo 30 einzubeziehen.</p>	<p>LU, GLP, IGöV</p>
<p>Der Begriff «siedlungsorientierte Strasse» ist im Gegensatz zum Begriff «verkehrsorientierte Strasse» in den Neuerungskonzepten der SSV nicht definiert. Es stellt sich die Frage, ob der Begriff «nicht verkehrsorientierte Strassen» identisch mit «siedlungsorientierte Strassen» ist.</p>	<p>AI</p>
<p>Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes darf das Schutzbedürfnis von Menschen mit Behinderung, welches die Anordnung vortrittsberechtigter Querungen in Form von Fussgängerstreifen legitimiert, nicht an das Vorhandensein von Schulen und Heimen geknüpft werden.</p>	<p>FSA, HA-DSF, SZBLIND</p>
<p>Die Regelgeschwindigkeit sollte innerorts generell auf 30 gesenkt werden.</p>	<p>GPS, FUS, SVI</p>
<p>Die Definition in Artikel 1 Absatz 9 SSV ist unseres Erachtens zu eng gefasst.</p>	<p>VD</p>

Es wäre wichtig, dass wenn besondere Verhältnisse dies rechtfertigen (Sicherheit, örtliche Verhältnisse, Umwelt, dichte städtische Funktion usw.), Teile dieses [übergeordneten] Netzes dennoch über ein Regime für Tempo-30-Zonen abgegrenzt werden können.	
Bei Strassen innerorts müssen die verschiedenen Nutzungen jenseits des Verkehrs sowie die städtebauliche Situation in die Beurteilung und Bestimmung der Massnahmen inkl. der Anordnung von Tempo 30 einbezogen werden.	RZU

Ablehnung

SH, SZ, TI, AG, VS, NW, OW, SVP, SAB, SBV, economiesuisse, SGV, ACS, FRS, auto-schweiz, motosuisse, FMS, VöV, AGVS, VFAS, SVLT, FRE, Mobilitant, GTE, TSZ, Taxiverband ZH, FER, CP, CCIG, CVCI, STV, SLB, T. Reinmann

Bemerkungen

Die Unterscheidung zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen ist nicht sinnvoll und führt zu einem Interpretationsspielraum.	SH, SGV
Falls die Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen reduziert wird, sollte eine Reduzierung der generellen Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 40 km/h geprüft werden.	SH
Die Einführung von 30 km/h innerorts ist gegen den Volksentscheid.	SH, SVP, FRS, auto-schweiz, GTE, CCIG, Mobilitant
Wenn vielerorts Tempo 30-Zonen eingerichtet werden, wird der öV verlangsamt. Damit die Transportkapazitäten auf dem gleichen Niveau bleibt, wären Folgeinvestitionen notwendig.	SAB, VFAS, VöV, STV, SLB
Es handelt sich faktisch um eine Abweichung von der vom Bundesrat definierten Höchstgeschwindigkeit 50 km/h generell. Damit wird riskiert, dass Tempo-30 Zonen grossflächig zur Regel werden.	SZ, VFAS, AGVS, auto-schweiz, FRS, motosuisse, FMS, SVLT, CCIG, GTE, CVCI
In jedem Fall ist eine Einzelbetrachtung notwendig, um willkürlich angeordneten Anordnungen Einhalt zu gebieten.	TSZ, Taxiverband ZH
Führt zu Abbau von Fussgängerstreifen und folglich einer Reduktion der Verkehrssicherheit.	SVP
Ungeachtet der Situation muss die Planung von Tempo-30-Zonen auch in Zukunft von Sachverständigen beurteilt werden, namentlich, um zu vermeiden, dass bauliche / raumplanerische Massnahmen getroffen werden, welche die Durchfahrt von Landwirtschaftsfahrzeugen behindern könnten.	SBV, SVLT
Es erscheint widersprüchlich, auf die Erstellung eines nach Artikel 32 Absatz 3 SVG vorgesehenen Gutachtens zu verzichten, wenn das Ziel darin besteht, die Lebensqualität in den Wohngebieten, den Lärmschutz und die Verkehrssicherheit zu verbessern, gleichzeitig aber die Pflicht zur Kontrolle der realisierten Massnahmen nach Artikel 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen beizubehalten, weil dies bei Massnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung als wichtig erachtet wird, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.	TI

Auf Abschnitten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, auch wenn sie in eine Tempo-30-Zone einbezogen sind (wie im neuen Art. 2a Abs. 6 SSV angegeben), ist es wichtig, dass die Anforderungen nach Artikel 108 SSV und Artikel 5 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen nach wie vor eingehalten werden.	
Wenn eine verkehrsorientierte Strasse in eine Tempo-30-Zone einbezogen wird, ist darauf zu achten, dass sie klar als solche gekennzeichnet wird (z. B. mit Torelementen).	VS
Eine Einführung von Tempo-30 hat für die Interventionszeiten von Blaulichtorganisationen negative Folgen.	OW, VS, SGV, VFAS
Eine Ausweitung von Tempo 30 gefährdet die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems. Autofahrer fahren zahlreiche Umwege, um ihr Ziel zu erreichen.	economiesuisse, FER, CVCI
Es wird auch die Einführung von Begegnungszonen vereinfacht, welche jedoch nicht mit einer Tempo-30-Zone gleichgestellt werden kann. Die Einheit zwischen Bau und Signalisation soll gewahrt bleiben. Die Thematik soll abschliessend in der SSV geregelt werden und nicht zusätzlich eine Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen betrieben werden.	AG
Tempo 30 hat bauliche Massnahmen zur Folge.	OW, SGV, auto-schweiz, VFAS

Anträge

<i>Art. 5 Abs. 3 Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen:</i> Entweder streichen oder in eine Kann-Formulierung umwandeln.	RWU
<i>Art. 1 Abs. 10 SSV:</i> ¹⁰ Siedlungsorientierte Strassen sind Strassen, die...	SO, AI, KKP/CS/SVSP, ACVS, KKJPD
<i>Art. 1 Abs. 9 SSV:</i> Ausdruck «verkehrsorientierte» Strasse ersetzen, durch die Bezeichnungen Basisnetz und ergänzendes Netz.	BFU
<i>Art. 1 Abs. 9 SSV:</i> «Verkehrsorientierte Strassen sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet. Diese Strassen ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. In besiedelten Gebieten ist der gemischten Nutzung Rechnung zu tragen.» <i>Art. 1 Abs. 10 SSV:</i> Siedlungsorientierte Strassen sind Strassen, die nicht verkehrsorientiert sind.	SG
Prüfen, ob im Fall einer Einführung von verkehrsberuhigten Zonenregimes gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen eine Ergänzung notwendig ist, dass auch Art. 32 Abs. 3 der SVG nicht zum Tragen kommt.	StadtLuzern
Mit der neuen rechtlichen Grundlage muss es weiterhin möglich sein, dass Begegnungszonen auch auf verkehrsorientierten Strassen realisiert werden können	ProVelo, VCS, PUSCH
Prüfen, ob besondere Regelungen für den öV benötigt sind. Die Zuverlässigkeit des öV muss sichergestellt werden.	LU
Es soll eine Ausnahmeregelung geschaffen werden betreffend Gültigkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung für Angehörige von Feuerwehr, Polizei und des Rettungswesens im Einsatz sowie den Milizkräften der Feuerwehr bei der Anfahrt zum Depot. Es soll dennoch eine Höchstgeschwindigkeit von 50km/h zulässig sein. Dies soll nicht nur auf einer dringlichen Dienstfahrt mit Blaulicht und Wechselklanghorn gelten, sondern auch für die alarmierten Einsatzkräfte beim Einrücken ins Depot.	BE, SO, VS, LU, KKJPD, KKP/CS/SVSP, VPOD, RK MZF, BORS, VKF, ECA,

<p>Ein Missbrauch dieser Privilegierung ist ausgeschlossen, weil eine Alarmierung jederzeit nachgewiesen werden kann.</p> <p>Zudem soll eine Einschränkung zur Errichtung baulicher Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei Schaffung neuer Tempo-30-Zonen in die Verordnung aufgenommen werden.</p>	<p>VFBS, FKS, GVB, AGV, GVTG, BGV, GVG, GVZG</p>
<p><i>Art. 1 Abs. 9 SSV:</i></p> <p>⁹ Übergeordnete Strassen innerorts sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs und des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet und Bestandteile des übergeordneten Netzes.</p> <p><i>Art. 2a Abs. 5 SSV:</i></p> <p>⁵ Die Signale «Tempo-30-Zone» (2.59.1), «Begegnungszone» (2.59.5) und «Fussgängerzone» (2.59.3) sind nur auf Nebenstrassen zulässig.</p> <p><i>Art. 2a Abs. 6 SSV:</i></p> <p>⁶ Wird auf einem Abschnitt einer übergeordneten Strasse auf Grund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Absätze 1, 2 und 4 die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.</p>	<p>BS</p>
<p><i>Art. 108 Abs. 2^{bis} SSV:</i></p> <p>^{2bis} Innerorts richtet sich die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nach Art. 3 Abs. 4 SVG;</p> <p><i>Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV:</i></p> <p>^{4bis} Bei Strassen innerorts kann auf die Erstellung eines Gutachtens (Art. 32 Abs. 3 SVG) verzichtet werden, wenn die betroffene Strasse nicht im kantonalen Richtplan klassiert ist (Netz des motorisierten Verkehrs). (alternativ: (...)) wenn es sich nicht um eine Hauptstrasse (Signal 3.03) handelt).</p> <p><i>Art. 5 Abs. 1 Satz 2 der UVEK Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen</i> streichen, da die Bestimmung eine «Torwirkung» verlangt, was nicht bei allen potenziellen T30-Strassen sachgerecht ist. Schliesslich sind die Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn dahingehend anzupassen, dass die Markierung "30" auch auf Strecken möglich ist. Zudem sind Unstimmigkeiten im Erläuterungsbericht zu überarbeiten.²</p>	<p>SVI</p>
<p>T30-Zonen innerorts grundsätzlich für zulässig erklären, wobei für Strassen mit Klassierung mit kantonalen Richtplan der Vorbehalt gilt, dass eine angrenzende T30-Zone vorhanden ist.</p> <p><i>Art. 108 Abs. 2 SSV:</i> die (gegenüber Art. 3 Abs. 4 SVG) eingeschränkten Anordnungsmotive gemäss lit. a-d gelten nur auf Strassen mit Klassierung im kantonalen Richtplan.</p> <p><i>Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV</i> ersatzlos streichen.</p>	<p>KSSD</p>

² Der Erläuterungsbericht geht davon aus, dass künftig bei T30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen nach wie vor ein Gutachten zu erstellen ist (vgl. S. 2 Abschnitt 2 und S. 4, Erläuterungen zu Art. 108 Abs. 4bis). Im neuen Art. 108 Abs. 4bis wird die Notwendigkeit eines Gutachtens (Art. 108 Abs. 4 SSV) jedoch für alle Tempo 30-Zonen wegbedingt, also auch für Zonen mit verkehrsorientierten Strassen. Der Erläuterungsbericht steht somit im Widerspruch zum Wortlaut der nSSV. Der Erläuterungsbericht geht evtl. davon aus, dass für verkehrsorientierten Strassen zuerst eine T30-Strecke (mit Gutachten) verfügt werden muss, und dass diese Strecke erst in einer nachgelagerten Verfügung in eine Zone einbezogen werden kann. Dies widerspricht aber der heutigen Praxis und der Rechtsprechung des Bundesgerichts. Vgl. BGE 139 II 145 S. 166 E 4.1.3: "Dem ASTRA ist zuzustimmen, dass zwischen der Einführung einer Tempo-30-Zone und dem Einbezug einer Hauptstrasse in diese Zone zu unterscheiden ist. Allerdings ist es zulässig, beide Anordnungen in einer Verfügung zusammenzufassen, d. h. eine neue Tempo-30-Zone zu schaffen, die von vornherein auch einen Hauptstrassenabschnitt umfasst."

<p>Allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30: <i>Art. 4a Abs. 1 VRV:</i></p> <p>a. 30 km/h in Ortschaften;</p> <p>Anstelle von <i>Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV</i>, Anpassung <i>Art. 108 Abs. 4 SSV:</i></p> <p>Vor der Festlegung von höheren abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann. Die Anordnung tieferen abweichender Höchstgeschwindigkeiten richtet sich nach Art. 3 Abs. 4 SVG. <i>Art. 2a Abs. 5 SSV:</i> Der Begriff «nicht verkehrsorientierten» streichen, folglich entfällt <i>Art. 1 Abs. 9 SSV.</i></p> <p>Eventualantrag:</p> <p><i>Art. 2a Abs. 5 SSV:</i> Die Wörter «nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen» mit «nicht vortrittsberechtigten Nebenstrassen» ersetzen.</p>	FUS
<p><i>Art. 1 Abs. 9 SSV:</i></p> <p>Verkehrsorientierte Strassen sind Strassen, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet sind. Sie dienen primär dem Durchleiten und Sammeln des Verkehrs aus den Quartieren sowie dem Verbinden von Ortstellen.</p> <p>Alternative Formulierung:</p> <p>Siedlungsorientierte Strassen sind Strassen, die nebst der verkehrlichen Funktion auch den quartierinternen Nutzungsaktivitäten (Aufenthalt, Begegnen, Spiel usw.) dienen.</p>	UR
<p><i>Art. 4 Abs. 2 Verordnung UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen:</i></p> <p>Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, Dienstleistungsangeboten des Gesundheitswesens, bei Haltestellen, Schulen und Heimen.</p>	FSA, SZBLIND
<p>Unveränderte Beibehaltung der heutigen Regelung Art. 108, Abs. 1, 2 und 4 SSV.</p> <p>Eine ergänzende Regelung ist zu schaffen, dass auf vom öV befahrenen Strassen die üblichen Begleitmassnahmen für Tempo-30-Zonen wie z.B. das Fehlen von Fussgängerstreifen oder das versetzte Parkieren auf Strecken keine Anwendung finden müssen.</p>	VöV
<p><i>Art. 1 Abs. 9, Art. 2a Abs. 5 und 6 SSV</i> ersatzlos streichen <i>Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV:</i> Bei Strassen innerorts können abweichende Höchstgeschwindigkeiten ohne Gutachten und gestützt auf eine Verhältnismässigkeitsprüfung festgelegt werden.</p>	Lärmliga

4.2. Verzicht auf die Erstellung eines Gutachtens bei Anordnung von Tempo-30-Zonen

Fragestellung: Sind Sie einverstanden, dass zur Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen neu kein Gutachten mehr nötig ist (Art. 108 Abs. 4bis E-SSV)?

Zustimmung

NE, GE, GR, LU, BL, BS, TG, BE, GL, VD, GPS, SPS, GLP, UVS, Schweizerischer Gemeindeverband, SGB, KSSD, ASTAG, ProVelo, FUS, VCS, SVI, BFU, VfV, HA-DSF, FSU, SMO, DTC, RdA, VKF, ECA, VSBF, BGV, GVG, GVTG, AGV, VPOD, Lärmliga, PUSCH, VASOS, StadtLuzern, Lausanne, Münsingen, RWU, RZU, Lugano, Grüne-Unabhängige, UFS, NQNV, P. Hartmann

Bemerkungen

Tempo 30 auch auf verkehrsorientierten Strassen einführen.	SPS, ProVelo, VCS, PUSCH
Die Zweckmässigkeit der Anordnung soll im Zweifels- oder Streitfall nach wie vor mit einem Gutachten belegt werden können.	LU, NE
Bei Bedarf müssen die Auswirkungen hinsichtlich von Radrouten, Buslinien, usw. aufgezeigt werden, was in stark vereinfachter Form ohne aufwändiges Gutachten erfolgen kann.	BL, NE, BS
Die vorgeschlagene Änderung betrifft neben Tempo-30-Zonen auch Begegnungszonen. Die Gründe, die zu einer Verfügung einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone geführt haben, sind schriftlich festzuhalten.	BS
Es sind bauliche Veränderungen, Geschwindigkeitskontrollen und zusätzliche Massnahmen zur Durchsetzung tieferer Limiten notwendig.	SVI, VfV
Wie lässt sich die Situation vor und nach der Einrichtung einer Tempo-30-Zone vergleichen?	RdA
Auch wenn sich die Voraussetzungen für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen angesichts der geforderten Detailtiefe als umständlich erweisen könnten, wird für die Beibehaltung der Nachprüfpflicht dennoch die Kenntnis einer bezifferten Ausgangssituation vorausgesetzt, um die Wirkung der angeordneten Massnahmen zu beurteilen, was in gewisser Weise einem erleichterten vorausgehenden Gutachten gleichkommt.	GE

Ablehnung

JU, AR, SH, SG, SZ, ZH, FR, SO, AG, TI, AI, VS, NW, OW, UR, SVP, SAB, economiesuisse, SGV, SBV, ACVS, KKP/CS/SVSP, KKJPD, ACS, VöV, FRS, auto-schweiz, AGVS, motosuisse, SVLT, FRE, FMS, VFAS, IGöV, TSZ, Taxiverband ZH, Mobilitant, GTE, FSA, SZBLIND, FER, CP, CVCI, CCIG, STV, SLB, T. Reinmann

Bemerkungen

Keine zu tiefen Hürden, damit es nicht zu einer inflationären flächendeckenden Verwendung von Tempo 30 kommt.	ACS, T. Reinmann
Können die bisher durch Gutachten erhobenen Tatsachen in gleichwertiger Art und Weise erhoben werden, genügen auch andere Formen des Nachweises.	KKPKS/SVSP, KKJPD
Das Gutachten dient dem Rechtsverfahren.	SH, TI
Das Gutachten verpflichtet zu einer sorgfältigen Analyse ob die VSS für eine Reduktion vorliegen.	SH, TI, AI, JU, FR, UR, KKP/CS/SVSP, Mobilitant, TSZ, Taxiverband ZH
Bei Dringlichkeitsfahrten ist man innerorts bei erlaubten 50 km/h mit 70 km/h nicht im Rasertatbestand. Bei erlaubten 30 km/h jedoch schon. Bei lebenswichtigen Einsätzen auf Strassen wird wertvolle Zeit verloren.	SH, SBV
Ohne eingeholtes Fachwissen der Gutachter könnten die Gemeindebehörden künftig Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen anordnen, die weder geeignet noch erforderlich sind. Die Gutachten stellen eine wichtige Grundlage für die Wahl der Verkehrsberuhigungsmassnahmen dar und einen wichtigen Zwischenschritt zur Qualitätssicherung.	SZ, OW, UR, TI, JU, NW, SO, SG, ZH, AR, VS, AI, FR, SVP, ACVS, auto-

	schweiz, moto- suisse, FMS, AGVS, FRS, CP, CCIG, GTE
Die vereinfachte Einführung von neuen Tempo-30-Zonen kann sich im Hinblick auf den landwirtschaftlichen Verkehr als problematisch erweisen. Neue Tempo-30-Zonen werden oft zusammen mit raumplanerischen und baulichen Massnahmen eingeführt (z. B. Inseln), die für die Durchfahrt einiger landwirtschaftlicher Fahrzeuge (Mähdrescher, Arbeitsanhänger usw.) problematische Hindernisse bilden können.	VS, SBV
Es muss in jedem Einzelfall eine Sicherheitsabwägung in Bezug auf das Schutzbedürfnis von Personen mit Mobilitätseinschränkungen erfolgen und bei Bedarf die nötigen Massnahmen (Fussgängerstreifen, Schutzinseln, Halteverbotslinien, gut einsehbare Annäherungsbereiche) umgesetzt werden.	FSA, SZBLIND
Ein Gutachten ist notwendig, um den Einfluss auf den öV abzuklären.	SG, VöV


Anträge

Weitere Anpassungen, welche die zweckmässige Anwendung von Tempo 30 (auch auf verkehrsorientierten Strassen) grossflächig erlauben	SPS, VCS, PUSCH
<i>Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV</i> In Abweichung der Absätze 1 und 2 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Art. 3 Abs. 4 SVG.	ZH, AR, ACVS
<i>Art. 4 Abs. 2 Verordnung des UVEK über die Tempo 30 und die Begegnungszonen:</i> Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf, Dienstleistungsangeboten des Gesundheitswesens, bei Haltestellen, Schulen und Heimen.	FSA, SZBLIND, HA- DSF
<i>Art. 6 Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen:</i> Aufzuheben. Mit dem Wegfall von Art. 3 gibt es keine Ziele mehr, die geprüft werden können, damit wird dieser Artikel obsolet.	FUS
<i>Art. 2a Abs. 7 SSV:</i> Wo es zweckmässig erscheint, wird der Einbezug des Abschnitts in eine Tempo-30-Zone mit Bevorzugungsmassnahmen für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs ergänzt.	NE
<i>Art. 1 Abs. 9, Art. 2a Abs. 5, 6 SSV, Art. 5 Abs. 1 Satz 2 Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen ersatzlos streichen.</i> <i>Art. 108 Abs. 4^{bis} SSV:</i> Bei Strassen innerorts kann auf die Erstellung eines Gutachtens (Art. 32 Abs. 3 SVG, Art. 108 Abs. 4 SSV) verzichtet werden, wenn die betroffene Strasse nicht im kantonalen Richtplan klassiert ist (Netz des motorisierten Verkehrs). (alternativ: wenn es sich nicht um eine Hauptstrasse (Signal 3.03) handelt). Markierung "30" auch auf T30-Strecken ermöglichen	SVI
<i>Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen</i> <i>Art. 3 Gutachten</i> Das Gutachten ist ein Kurzbericht und umfasst namentlich:	FR

<p>e. — Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;</p> <p>f. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;</p> <p>g. eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.</p>	
<p>Unseres Erachtens sind die Erläuterungen unter Punkt 3.1 (Art. 2a Abs. 5 und 6), in denen es um den regelmässigen Einbezug eines Tempo-30-Abschnittes in eine angrenzende Tempo-30-Zone ohne Änderung der Signalisation geht, unklar.</p> <p>Zwar ist es nun möglich, einen verkehrsorientierten Strassenabschnitt mit einer auf 30 km/h begrenzten Höchstgeschwindigkeit in eine Tempo-30-Zone zu integrieren, aber das Aufstellen des Signals «Tempo-30-Zone» ist unmöglich. Wie soll die Verkehrsteilnehmerin oder der Verkehrsteilnehmer wissen, dass sie oder er sich in dieser Zone befindet?</p>	JU
<p>Der Geltungsbereich der UVEK-Verordnung zu den Tempo-30- und Begegnungszonen soll auf nicht verkehrsorientierte Strassen eingegrenzt werden. Die Aufzählung der Gründe in <i>Art. 108 Abs. 1 SSV</i> sollen aufgrund aktueller Bedürfnisse in der Praxis erweitert werden. Zudem soll in <i>Art. 3 der Verordnung zu Tempo 30</i> anstelle des Gutachtens die Art und Umfang der Dokumentationspflicht für Tempo 30-Zonen verankert werden sowie die Möglichkeit von Ausnahmen der Geschwindigkeitsbegrenzungen und vom Rechtsvortritt.</p>	BE
<p>Auch künftig soll für die Anordnung einer Tempo-30-Zone auf siedlungsorientierten Strassen ein (reduziertes) Gutachten erforderlich sein. Zwingender Bestandteil davon ist eine Geschwindigkeitsmessung, basierend darauf sind auch künftig die flankierenden Massnahmen festzulegen. Im Rahmen der vorliegenden Revision ist die Praxistauglichkeit durch eine Erfolgskontrolle sicherzustellen und das weitere Vorgehen festzulegen, falls die gewünschte Wirkung nach Einführung von Tempo-30-Zonen nicht eintritt.</p>	UR
<p><i>Art. 2a Abs. 5 SSV</i> streichen.</p> <p>Ortsdurchfahrten im ländlichen Raum werden voraussichtlich als verkehrsorientierte Strassen klassifiziert. Dennoch soll es möglich sein, darauf Tempo-30-Zonen einzurichten. Dafür soll wie bisher ein Gutachten erforderlich sein.</p>	GLP
<p>Beibehaltung von Artikel 3 als vereinfacht formulierte Empfehlung: Wenn den Behörden Angaben zum aktuell gegebenen Geschwindigkeitsniveau fehlen, sollten sie sich eine vorausgehende Bestandsaufnahme verschaffen, um die Wirksamkeit der Massnahmen überprüfen zu können.</p>	RdA
<p>Unveränderte Beibehaltung der heutigen Regelung gem. SSV Art. 108, Abs. 1, 2 und 4 sowie des Art. 3 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen.</p> <p>1 Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn:</p> <p>a. [unverändert]</p> <p>b. [unverändert]; [neu] oder</p> <p>c. die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil des Liniennetzes des öffentlichen Verkehrs ist.</p>	VöV
<p>Das Gutachten nach Artikel 32 Absatz 4 SVG, welches in Artikel 108 Absatz 4 SSV näher umschrieben wird, ist ein Kurzbericht und umfasst namentlich:</p>	IGöV

<p>e. eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;</p> <p>d. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50 Prozent Geschwindigkeit V50 und 85 Prozent Geschwindigkeit V85);</p> <p>e. neu c. Angaben zu bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;</p> <p>d (neu): Überlegungen zu vermeidbaren und/oder zu kompensierenden Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr, insbesondere dessen Fahrplanstabilität.</p> <p>(e) neu: Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;</p> <p>(f) neu: eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen</p>	
--	--

4.3. Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr

Fragestellung: Sind Sie einverstanden, dass für die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften ein Symbol eingeführt wird (s auf einer Zusatztafel dem allgemeinen Fahrverbot, dem Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigelegt werden kann, um Fahrzeuge mit einer Mehrfachbesetzung von der Beschränkung ausnehmen (Art. 65 Abs. 15 E-SSV)?

Zustimmung

FR, JU, BL, BS, LU, TG, TI, UR, NE, GR, GE, VD, GLP, GPS, SPS, Schweizerischer Gemeindeverband, SGB, SGV, KSSD, SVI, ASTAG, VCS, FSU, VfV, VASOS, TSZ, Taxiverband ZH, RdA, Lärmliga, PUSCH, RWU, StadtLuzern, CP, Münsingen, Lugano, UFS, Mobility, RZU, STV, T. Reinmann, P. Hartmann

Bemerkungen

Sollte auch auf den stadtnahen Autobahnen für eine der Fahrspuren möglich sein.	P. Hartmann
Der öV darf nicht hinsichtlich Fahrplanstabilität und Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden.	GR, NE, OW, TI, FR, SPS, GLP, GPS, SVI, Lugano, StadtLuzern, Lausanne, RZU
Carpooling sollte auf die Autobahnen (Pannestreifenbenutzung während Hauptverkehrszeit, erst ab 3 Streifen) und auf spezifischen Achsen beschränkt sein.	GLP, RWU
Taxis sind Teil des Kollektivverkehrs wie auch Carpooling und ÖV-Angebote. Es scheint willkürlich, dass ein bspw. auf einer für Dreierbelegung vorgesehenen Fahrspur ein Taxi mit einem Fahrgast im MIV-Stau stehen bleibt, eine anderes Taxi mit zwei Fahrgästen die Carpoolingspur benutzen kann. Die Freigabe soll auf Taxis beschränkt werden, da Taxis (mit Taxilampe) im Gegensatz zu anderen Fahrdiensten (Limousinen etc.) für den Vollzug der Ausnahmebestimmung nicht einfach zu handhaben sind.	TSZ, Taxiverband ZH
Eine solche Signalisierung könnte die für den öffentlichen Verkehr reservierte Spur in unerwünschtem Ausmass belasten.	FR, KSSD, SVI, CP

Schwierig zu kontrollieren.	LU, VD, OW, FR, Lausanne, KSSD
Die Umsetzung darf nicht zu einem hohen Verwaltungsaufwand führen.	Schweizerischer Gemeindeverband
Für Fahrzeugen von Blaulichtorganisationen muss die Benützung der Spuren auch ohne Verwendung besonderer Signale erlaubt ist.	KSSD, SVI,
Es ist davon auszugehen, dass mit dem Symbol "Mitfahrgemeinschaft" sämtliche schweren und leichten Motorfahrzeuge gemeint sind (Lastwagen, Lieferwagen, Gesellschaftswagen, Kleinbusse, Taxis, Arbeitsmotorwagen etc.) und nicht nur Personenwagen. Taxi- und Reisedienstunternehmen ergänzen den öV und sollen auch die privilegierten Fahrspuren nutzen dürfen.	SGV, ASTAG
Die zulässige Personenzahl muss aus dem Piktogramm ersichtlich sein. Aus Sicht des öV fragt sich, welche konkreten Vorteile eine Pool-Lane-Freigabe auf Busspuren gegenüber einer Pool-Lane hat, die mit Verbotssignalen signalisiert ist. Fehlen relevante Vorteile, ist auf die Möglichkeit «Busspur mit Zusatztafel» zu verzichten. Der öV sollte eine Pool-Lane immer benutzen dürfen, auch wenn im Fahrzeug gerade nicht die erforderliche Anzahl Passagiere transportiert wird.	BL
Es ist wichtig, dass die Mindestanzahl Personen von der anordnenden Behörde festgelegt werden kann sowie das Symbol international angeglichen wird.	BS
Zu beschränken auf den Verkehr in den Innenstädten.	SGV
Führt bei Junglenkenden zu einem erhöhten Unfallrisiko.	VfV
Carsharing soll mitberücksichtigt werden.	Mobility
Die Privilegierung von Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im Fahrverkehr kann an stark befahrenen Grenzübergängen sinnvoll sein. Auf städtischem Gebiet aus Platzgründen schwer umsetzbar.	UR, NE
Die Republik und der Kanton Genf zieht eine positive Bilanz der seit 2018 laufenden Versuche am Grenzübergang Thônex-Vallard und befürwortet die Aufnahme eines solchen Symbols in die SSV, sodass der Versuch in eine dauerhafte Regelung münden kann. Die Möglichkeit der zuständigen Behörden, die Mindestanzahl an mitfahrenden Personen festzulegen, erlaubt die Anpassung an das französische Recht, welches Fahrgemeinschaften ab zwei Mitfahrenden vorsieht. Für Genf und seine grenzüberschreitenden Strassen ist dieser Punkt besonders wichtig. Dies auch in dem Wissen darum, dass das Symbol 3+ nicht unveränderlich ist und den Kantonsbehörden ein Spielraum zur Angabe einer anderen Zahl offensteht, wie zum Beispiel 2+.	GE
Keine Mitbenutzung der Busfahrbahn. Die neue Signalisation soll auf bestehenden MIV-Fahrspuren und bei Pannestreifenumnutzungen (PUN) möglich sein.	SPS, VCS, PUSCH
Die neue Signalisation soll ausschliesslich auf bestehenden MIV-Fahrspuren angewendet werden.	GPS
Il ne paraît pas judicieux de fixer un nombre de personnes autorisées sur les panneaux dès lors que tous les véhicules ne disposent pas du même nombre de place. A tout le moins, il faudrait homogénéiser le nombre minimal de personnes autorisé dans le véhicule à l'échelle d'une localité.	VD

Ablehnung

SH, ZH, AR, AI, VS, NW, BE, GL, SO, SZ, AG, SG, SVP, economiesuisse, KKJPD, KKPKS/SVSP, ACVS, ProVelo, ACS, auto-schweiz, FRE, FMS, SVLT, AGVS, FRS, motosuisse, FSA, VöV, VFAS, HA-DSF, DTC, IGöV, Mobilitant, GTE, CCIG, CVCI, SZBLIND,

Bemerkungen

Damit es nicht zu Stau kommt, soll Carpooling höchstens auf Strassenabschnitten mit mindestens drei Fahrspuren in Frage zu kommen.	SZ
Es besteht die Gefahr, dass der öV beeinträchtigt wird.	SH, SG, VS, AR, ZH, NW, AG, SVP, economiesuisse, KKPKS/SVSP, KKJPD, FUS, VöV, ACS, ProVelo, HA-DSF, IGöV, GTE
Die für den öV reservierten Fahrspuren sollen nicht freigegeben werden.	SZ, ZH, AR, VS, AG, UVS, ACVS
Die Kontrolle ist faktisch unmöglich.	ZH, AG, AR, AI, OW, SH, SG, ACVS, KKPKS/SVSP, SVLT, KKJPD, DTC
Kann an stark befahrenen Grenzübergängen sinnvoll sein. Auf städtischem / ländlichem Gebiet sind priorisierte Fahrstreifen aus Platzgründen kaum je umsetzbar.	ZH, AR, VS, SO, UVS, ACVS
Das Carpooling soll eine Voraussetzung für die PUN-Nutzung sein.	ProVelo
Die Signale «Allgemeines Fahrverbot» und «Verbot für Motorwagen» werden überall dort eingesetzt, wo kein Verkehr zugelassen werden soll. Mit dem neuen Symbol werden Fahrverbote immer weniger beachtet.	NW, FUS, HA-DSF
<p>Die Bilanz der Mitfahrgemeinschaften im französisch-schweizerischen Grenzgebiet fällt sehr mager aus, und das bereits vor der Pandemie. Die Mitfahrgemeinschaften haben nur leicht zugenommen (+ 2 %), während die Missbräuche gleichzeitig die 10-Prozent-Marke (zwischen 8 % und 13 %) erreicht haben.</p> <p>Sollte die Massnahme, so wie sie vorgeschlagen wird, sich tatsächlich als effektiv erweisen, sollte ihre Wirkung auf die Flüssigkeit des öffentlichen Verkehrs und auf die mittlere gefahrene Geschwindigkeit gemessen werden. Die Erfahrung an der französisch-schweizerischen Grenze hat gezeigt, dass sich Fördermassnahmen zugunsten der Mitfahrgemeinschaften nur gering auswirken. Zudem ist es nach unserem Dafürhalten äusserst problematisch, wenn Mitfahrgemeinschaften Fahrbahnen benützen dürfen, die dem Individualverkehr nicht offenstehen. Abgesehen von der Tatsache, dass ein Fahrzeug unabhängig von der darin befindlichen Anzahl Personen immer gleich viel Fläche beansprucht, hegen wir schliesslich grosse Vorbehalte darüber, ob die Einhaltung der Anforderungen für Parkplätze, die für Fahrzeuge mit einer Mindestanzahl an beförderten Personen reserviert sind, geprüft werden kann.</p>	FER

Die Verkehrssicherheit und Verkehrseffizienz würden erheblich leiden.	SVP, CCIG
Soll nur möglich sein, wenn mehr als eine Fahrbahn zur Verfügung steht.	DTC
Fahrzeugen von Blaulichtorganisationen müsste die Benützung der Carpool-Streifen immer erlaubt sein.	ACVS
Für Menschen mit einer Sehbehinderung ist die Vermischung des Verkehrsraumes in «Ausnahmefällen» eine Herausforderung für die Mobilität. Die Sicherheitsaspekte werden dabei zu wenig berücksichtigt.	FSA, SZBLIND
Auf eine Umsetzung in Innenstädten zu beschränken. Die Busspuren soll auch von Taxis und Reisebussen benutzt werden können.	VFAS
Die in Genf durchgeführten Versuche zur Nutzung dieser Art geteilter Mobilität erzielten nur magere Ergebnisse. Im Gegensatz dazu gab es zahlreiche Versuche, die Massnahme zu umgehen.	GTE

Anträge

<p><i>Art. 65 Abs. 15 SSV:</i></p> <p>¹⁵... Nach kommunalen oder kantonalen Vorschriften zugelassene und markierte Taxis können in jedem Fall unabhängig der Anzahl Fahrgäste (ein oder mehrere Fahrgäste) die Fahrbahnen für «Mitfahrgemeinschaften» benutzen.</p>	TSZ, Taxiverband ZH
<p><i>Art. 65 Abs. 15 SSV streichen</i></p> <p>Eventualantrag:</p> <p><i>Art. 65 Abs. 15: „... Motorwagen» (2.03) und «Busfahrbahn» (2.64) ...</i></p> <p><i>Art. 59</i></p> <p>«^{2bis} Dem Signal «Freigabe des Pannestreifens» (4.77.2) beigefügte Zusatztafel mit dem Wort «ausgenommen» und dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) zeigt an, dass die betroffene Fahrbahn oder der betroffene Fahrstreifen von Fahrzeugen verwendet werden darf, die mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind.»</p>	SPS, ProVelo, VCS, PUSCH,
Taxis und Reiseautos sollen die Fahrspuren für Mitfahrgemeinschaften immer benutzen dürfen, unabhängig davon, ob sie nur mit dem Fahrer oder mit 1 oder mehreren Passagieren besetzt sind.	SGV, ASTAG
<p>...das auf einer Zusatztafel dem allgemeinen Fahrverbot, dem Fahrverbot für Motorwagen und dem Signal «Busfahrbahn» beigefügt werden kann</p> <p>Ergänzungsvorschlag zu Artikel 65 Absatz 15 SSV:</p> <p>Ausgenommen sind Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr.</p>	BL
<p><i>Art. 65 Abs. 15 SSV:</i></p> <p>¹⁵ Die den Vorschriftssignalen und dem Signal «Busfahrbahn» (2.64) beigefügte Zusatztafel mit dem Wort «ausgenommen» und dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft» (5.43) zeigt an, dass die Vorschrift nicht gilt für Fahrzeuge, die mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind, beziehungsweise die betroffene Fahrbahn oder der betroffene Fahrstreifen von Fahrzeugen verwendet werden darf, die mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind.</p>	BS
Wenn die Signalisation eingeführt wird, muss erwähnt sein, dass bei einer bestehenden Ökospur (gemeinsamer Fahrstreifen öV und Velo) eine Freigabe für Mitfahrgemeinschaften aufgrund nachteiliger Auswirkungen auf den öV und das Velo	BE

nicht zulässig ist. Der erläuternde Bericht ist entsprechend z.B. unter Ziffer 2.2 zu ergänzen.	
<i>Art. 65 Abs. 15 und 16 SSV</i> ¹⁵ Die den Signalen «Busfahrbahn» (2.64) beigegefügte Zusatztafel mit dem Wort	FUS, HA-DSF
<i>Art. 65 Abs. 15 SSV</i> ¹⁵ ... und dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft oder Carsharing» (5.43) zeigt an, dass die betroffene Fahrbahn oder der betroffene Fahrstreifen von Fahrzeugen verwendet werden darf, die mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind oder aus einem Carsharing-Angebot stammen.	Mobility
<i>art.65, al.15bis OSR</i> : Lorsque le symbole « Covoiturage » (5.43) est ajouté au signal « Chaussée réservée aux bus » (2.64), la preuve devra préalablement être établie que l'utilisation par des véhicules transportant un nombre de personnes au moins équivalent à celui inscrit sur le symbole n'aura pas d'effets préjudiciables notables sur les transports publics.	NE
Es soll eine klärende Klausel bezüglich Taxifahrzeuge hinzugefügt werden.	SG
Die Anzahl Personen, welche eine Mitfahrgemeinschaft rechtfertigen, ist auf mindestens vier (4 inkl. Person am Lenkrad) festzulegen	IGöV
<i>Art. 65 Abs. 15 SSV</i> ¹⁵ Die den Signalen «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01) und «Verbot für Motorwagen» (2.03) beigegefügte Zusatztafel...	UVS, SVI, IGöV
Modification art. 65 al. 15 in fine OSR : « (...) transportant plusieurs personnes. »	VD

4.4. Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften (Carpooling) im ruhenden Verkehr

Fragestellung: Sind Sie einverstanden, dass das Symbol «Mitfahrgemeinschaft» im ruhenden Verkehr nur das Parkieren von Fahrzeugen erlaubt, die sowohl beim Zufahren als auch beim Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind (Art. 65 Abs. 16 E-SSV)?

Zustimmung

FR, JU, LU, BL, BS, GE, NE, GPS, SPS, Schweizerischer Gemeindeverband, SGB, KSSD, ASTAG, Pro Velo, SVI, VCS, FSU, IGöV, TSZ, Taxiverband ZH, Mobility, RdA, PUSCH, Lärmliga, VASOS, Stadt Luzern, Lausanne, RWU, RZU, UFS, STV, P. Hartmann

Bemerkungen

Die Kontrolle ist äusserst schwierig.	LU, TI, OW, BS, NE, FR, SPS, GPS, KSSD, Pro-Velo, VCS, RZU, SVI, PUSCH, Lärmliga, RWU, StadtLuzern Lausanne, UFS, STV
---------------------------------------	---

Die separaten Parkplätze für Mitfahrgemeinschaften dürfen nicht zu einer Erhöhung der Parkplatzanzahl führen, sondern sollen innerhalb des bereits existierenden Parkplatzaufkommens ausgeschieden werden.	LU, GPS, SPS, ProVelo, VCS, PUSCH
Eine Kontrolle wäre wohl nur automatisiert mit einer (Video-)Überwachung von Parkierenden möglich; das erscheint unverhältnismässig und datenschutzrechtlich heikel.	NE, KSSD, SVI, UVS
Dieses Symbol, das auch für das Parkieren eingesetzt werden kann, soll nur für Fahrzeuge gelten, die mit der auf dem Schild angegebenen Anzahl Personen besetzt sind, damit die zuständigen Behörden dies beim Zu- und Wegfahren überprüfen können.	GE
Carsharing soll mitberücksichtigt werden.	Mobility
Die Einführung einer Signalisation für Mitfahrgemeinschaften im Fahrverkehr ist Massnahme, die vom Departement für Raumplanung des Kantons Tessin nach den in den Jahren 2019 und 2021 durchgeführten Versuchen unterstützt wird, um nachhaltigere Mobilitätsformen zu fördern. Über die Einräumung besonderer Rechte für Fahrzeuge mit Mehrfachbesetzung Anreize für Mitfahrgemeinschaften zu schaffen, ohne den öffentlichen Verkehr zu behindern, kann dazu beitragen, die Verkehrs- und die Umweltbelastung zu verringern.	TI

Ablehnung

SH, SZ, GR, ZH, AR, TG, BE, AI, VS, NW, UR, GL, SO, AG, SG, VD, GLP, SVP, economiesuisse, SGV, ACVS, KKPKS/SVSP, KKJPD, ACS, FRS, auto-schweiz, motosuisse, AGVS, FMS, SVLT, VFAS, FRE, DTC, Mobilitant, GTE, FSA, CP, FER, SZBLIND, Lugano, CVCI, CCIG, T. Reinmann

Bemerkungen

Kontrolle praktisch unmöglich.	SZ, VS, TG, AI, AG, SG, UR, VD, NW, BE, SVP, GLP, economiesuisse, KKPKS/SVSP, auto-schweiz, motosuisse, FRS, AGVS, FMS, SVLT, VFAS, FSA, SZBLIND, RWU, Lugano, CCIG, GTE, DTC, T.Reinmann
Kontrolle nur bei heran- oder weggehenden Autos möglich, was mit einem hohen Überwachungsaufwand durch die Polizei verbunden ist.	SH, AG, TG, KKPKS/SVSP, ACVS
Für eine wirkungsvolle Umsetzung bedürfte es eines hohen Personalaufwandes (Parkwächter) oder automatischer Kontrollinstrumente. Hohes Missbrauchspotential	ZH, AR, OW, UR, SO, SVP, KKJPD, ACVS, FSA, CP, SZBLIND

Wenn bestehende Parkplätze nun für Fahrgemeinschaften zweckgebunden werden sollen, verknüpft sich das Angebot für die Allgemeinheit (u.a. Motorräder und Roller) und damit auch für das Gewerbe.	SGV, ACS, motosuisse, FRS, FMS, VFAS, AGVS, CCIG, GTE
--	---

Anträge

<p><i>Art. 65 Abs. 16 SSV:</i></p> <p>¹⁶ ... besetzt sind. Nach kommunalen oder kantonalen Vorschriften zugelassene und markierte Taxis können in jedem Fall unabhängig der Anzahl Fahrgäste (ein oder mehrere Fahrgäste) Zu- oder Wegfahren.</p>	TSZ, Taxiverband ZH
<p><i>Art. 65 Abs. 16 SSV:</i></p> <p>¹⁶ ..., die beim Zu- oder Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind.</p> <p><i>Art. 79 Abs. 4 Bst. e:</i></p> <p>e. ..., die beim Zu- oder Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind.</p>	BS
<p><i>Art. 65 Abs. 16 SSV:</i></p> <p>¹⁶ ... mit dem Symbol «Mitfahrgemeinschaft oder Carsharing» (5.43) zeigt an, dass die betroffene Fläche nur von Fahrzeugen benutzt werden darf, die beim Zu- und Wegfahren mindestens mit einer der Zahl auf dem Symbol entsprechenden Anzahl an Personen besetzt sind oder aus einem Carsharing-Angebot stammen.</p>	Mobility

Zusätzlicher Antrag [OW](#):

Gemäss Änderung der Signalisationsverordnung Art. 2a Abs. 6 gilt:

Abschnitt einer Verkehrsorientierten Strasse mit T30 (reduzierte Höchstgeschwindigkeit) darf in angrenzende Tempo-30-Zone einbezogen werden

- Gemäss Art. 2a Abs. 5: Signal "Tempo-30-Zone" ist auf verkehrsorientierter Strasse nicht zulässig
- Gemäss Erläuterndem Bericht soll Übergang von Tempo-30-Abschnitt zu Tempo-30-Zone nicht signalisiert werden ("Ende Tempo-30-Zone" und gleichzeitig "Tempo 30")
- Verkehrsorientierte Strasse gilt als Vortrittsberechtigigt und es können Fussgängerstreifen markiert werden
- Tempo-30-Zonen gilt Rechtsvortritt und es werden in der Regel keine Fussgängerstreifen markiert

Wenn ein Verkehrsteilnehmer von der Hauptstrasse in eine angrenzende Tempo-30-Zone biegt (oder umgekehrt). Wie wird dann sichergestellt, dass ein Verkehrsteilnehmer **ohne Signalisation** den Wechsel des Verkehrsregimes eindeutig bemerkt?

Einmünder von Tempo-30-Zone in T-30-Abschnitt werden überall ein Signal "Kein Vortritt" benötigen. Reicht dies jedoch aus, um Klarheit zu verschaffen?

Abbieger von T-30-Abschnitt in seitliche T-30-Zone werden jedoch gar keine Signalisation als Indiz haben.

Für sie kann höchstens eine Trottoir-Überfahrt (dort wo es ein Trottoir hat) oder eine "gestrichelte Seitenmarkierung" der Verkehrsorientierter Strasse als Hinweis dienen. Dort wo wir beide Strassen auf dem gleichen Niveau und diese lediglich durch einen Wasserstein auf Grund der Entwässerung getrennt

haben, werden wir üblicherweise keine Markierung aufbringen. Reicht dies jedoch aus, um Klarheit zu verschaffen? Gerade bei Regen und Dunkelheit wird eine Markierung kaum sichtbar sein.

Wir bitten Sie diese Problematik zu prüfen und die SSV entsprechend anzupassen.

Zusätzlicher Antrag [NE](#):

Detailbemerkung zum erläuternden Bericht

Im erläuternden Bericht wird an verschiedener Stelle zwischen «siedlungsorientierten und verkehrsorientierten Strassen» unterschieden und erwähnt, dass «diese Differenzierung aus dem Bau- und Planungsrecht» stamme.

Diese Begriffe entspringen unseres Wissens keinem Bau- oder Raumplanungsgesetz weder des Bundes noch der Kantone, sondern vielmehr der VSS-Norm 40 040. Aus diesem Grund beantragt der Kanton, den Verweis auf das Baurecht zu streichen.

Anhang: Verzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden

Bezeichnung	Abkürzung
-------------	-----------

Kantone

Kanton Zürich	ZH
Kanton Bern	BE
Kanton Luzern	LU
Kanton Uri	UR
Kanton Schwyz	SZ
Kanton Obwalden	OW
Kanton Glarus	GL
Kanton Nidwalden	NW
Kanton Freiburg	FR
Kanton Basel-Stadt	BS
Kanton Basel-Landschaft	BL
Kanton Schaffhausen	SH
Kanton Appenzell-Ausserrhoden	AR
Kanton Appenzell-Innerrhoden	AI
Kanton St. Gallen	SG
Kanton Graubünden	GR
Kanton Aargau	AG
Kanton Thurgau	TG
Kanton Tessin	TI
Kanton Waadt	VD
Kanton Wallis	VS
Kanton Neuenburg	NE
Kanton Genf	GE
Kanton Solothurn	SO
Kanton Jura	JU

In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien

Grüne Partei der Schweiz	GPS
Grünliberale Partei	GLP
Schweizerische Volkspartei	SVP
Sozialdemokratische Partei der Schweiz	SPS

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Schweizerischer Gemeindeverband	Schweizerischer Gemein- deverband
Schweizerischer Städteverband	UVS
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete	SAB

Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

Verband der Schweizer Unternehmen	economiesuisse
Schweizerischer Gewerbeverband	SGV
Schweizerischer Bauernverband	SBV
Schweizerischer Gewerkschaftsbund	SGB

Interkantonale Organisationen

Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtensteins	ACVS
Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren der Schweiz und der Schweizerischen Vereinigung Städtischer Polizeichefs	KSSD
Verkehrskommission der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz und der Schweizerischen Vereinigung Städtischer Polizeichefs	KKPKS/SVSP
Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren	KKJPD

Verbände Verkehr/Mobilität

Automobilclub der Schweiz	ACS
Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure	auto-schweiz
Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Roller-Importeure	motosuisse
Verband freier Autohandel Schweiz	VFAS
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	ASTAG
strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs	FRS
Schweizerischer Verband für Landtechnik	SVLT
Schweizerischer Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten	SVI
Fédération romande des écoles de conduite	FRE
Dynamic Test Center AG	DTC
Verband öffentlicher Verkehr	VöV
Fussverkehr Schweiz	FUS
Verkehrs-Club der Schweiz	VCS
Schweizerische Vereinigung für Verkehrspsychologie	VfV

Pro Velo Schweiz	ProVelo
Stiftung Schweiz Mobil	SMO
Fédération motocycliste suisse	FMS
Auto Gewerbe Verband Schweiz	AGVS
Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung	BFU
Hindernisfreie Architektur – Die Schweizer Fachstelle	HA-DSF
Fachverband Schweizer Raumplaner	FSU
Rue de l'Avenir Suisse	RdA
Mobility Genossenschaft	Mobility
Mobilitant.org	Mobilitant
Taxi Sektion Zürich	TSZ
Taxiverband Zürich	Taxiverband ZH
Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz	IGöV
Groupement Transports et Economie	GTE

Blaulichtorganisationen

Vereinigung Schweizerischer Berufsfeuerwehren	VSBF
Vereinigung Kantonaler Feuerversicherungen	VKF
Gebäudeversicherung Zug	GVZG
Gebäudeversicherung des Kantons Thurgau	GVTG
Gebäudeversicherung Graubünden	GVG
Gebäudeversicherung Bern	GVB
Basellandschaftliche Gebäudeversicherung	BGV
Etablissement Cantonal d'Assurance	ECA
Aargauische Gebäudeversicherung	AGV
Regierungskonferenz Militär, Zivilschutz und Feuerwehr	RK-MZF
Feuerwehr Koordination Schweiz	FKS
Behörden und Organisation für Rettung und Sicherheit	BORS

Übrige

Verband des Personals öffentlicher Dienste	VPOD
Schweizerischer Zentralverein für das Blindenwesen	SZBLIND
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	CCIG
Fédération des Entreprises Romandes	FER
Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie	CVCI
Stadt Luzern	StadtLuzern
Ville de Lausanne	Lausanne
Swiss Engineering	STV

Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband	FSA
Vereinigung aktiver Senioren- und Selbsthilfe-Organisationen der Schweiz	VASOS
CentrePatronal	CP
Praktischer Umweltschutz	PUSCH
Lärmliga Schweiz	Lärmliga
Regionalplanung Winterthur und Umgebung	RWU
Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung	RZU
Neutraler Quartierverein Neubad	NQNV
Grüne-Unabhängige	Grüne-Unabhängige
Umweltfreisinnige St. Gallen	UFS
Commissione della mobilità Città di Lugano Pianificazione ambiente e mobilità	Lugano
Einwohnergemeinde Münsingen	Münsingen
AG Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung	SLB
Büro Hartmann & Sauter	P.Hartmann
Tobias Reinmann	T.Reinmann