

1. Basisinformationen

Informations de base

Datum / Date: 6. Mai 2013	Kommentar von / Commentaire de: <b>strasseschweiz</b> – Verband des Strassenverkehrs FRS Mittelstrasse 32, Postfach 8224, 3001 Bern	Rückfragen bei / Renseignements chez: Hans Koller, Generalsekretär <b>strasseschweiz</b> – Verband des Strassenverkehrs FRS Telefon: 031 329 80 80, E-Mail: h.koller@strasseschweiz.ch
------------------------------	---	--

2. Kommentare zur Norm

Commentaires relatifs à la norme

A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	Grundsätzliche Bemerkungen		<p><b>strasseschweiz</b> lehnt die vorliegende Norm grundsätzlich ab, da sie die Planung, Projektierung und Beurteilung von Mehrzweckstreifen auf verkehrsorientierten Strassen (Neu- und Umbau) innerhalb des Siedlungsgebiets mit einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 Stundenkilometer (km/h) zum Ziel hat. Gemäss dem dieser Norm laut VSS zugrunde liegenden Forschungsbericht (VSS 1998/195 „Mehrzweckstreifen“) spielt bei der Einrichtung eines Mehrzweckstreifens die Verbesserung der (flächigen) Querungsmöglichkeit für Fussgänger nicht nur eine wichtige Rolle, vielmehr steht diese sogar im Vordergrund (S. 45 f.). <b>strasseschweiz</b> befürchtet daher, dass es auf verkehrsorientierten Strassen, auf denen der Fahrverkehr möglichst reibungslos fließen soll und dieser, ausser bei Fussgängerstreifen, Vortritt vor dem Fussverkehr hat, zu gefährlichen, unfallträchtigen Situationen kommt, die schwierige Schuld-, Haftungs- und Versicherungsfragen nach sich ziehen. In diesem Zusammenhang gibt es dem aktuellen bfu-Sicherheitsdossier „Fussverkehr“ (S. 175) zufolge keine Untersuchungen zur Wirkung von Verkehrstreifen in Fahrbahnmitteln auf die Verkehrssicherheit. Hingegen ist laut bfu-Sicherheitsdossier „Fussverkehr“ (S. 77) bekannt, dass ein Drittel aller Motorfahrzeug-Fussgänger-Kollisionen, bei denen der Fussgänger schwer oder tödlich verletzt wird, beim Queren der Strasse ohne Vortrittsregelung geschehen, wobei der Fehler fast so häufig beim Fussgänger wie dem Motorfahrzeuglenkenden liegt.</p> <p>Der vorgenannte VSS-Forschungsbericht macht im Weiteren darauf aufmerksam (S. 24 und 83), dass, wenn ein Mehrzweckstreifen dazu dienen soll, flächige Fussgängerquerungen zusätzlich neben Fussgängerstreifen zu ermöglichen, dies im Widerspruch zu Art. 47 Abs. 1 der Verkehrsregelnverordnung (VRV) steht. Dieser Regelung zufolge müssen Fussgänger Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen benützen, wenn diese weniger als 50 Meter entfernt sind. Ferner muss auch damit gerechnet werden, dass es in Perimetern, in den Mehrzweckstreifenabschnitten eingerichtet werden, vermehrt zu Aggressionen im Verkehr sowie zu Verdrängungseffekten sowohl des so genannten Langsamverkehrs als auch des motorisierten Individualverkehrs (MIV) kommt, der aufgrund des gestiegenen Unfallrisikos und von Behinderungen diese Perimeter meidet und sich allenfalls neue Wege sucht. Beim „Langsamverkehr“ betrifft dies in erster Linie Kinder, Behinderte sowie gebrechliche und ältere Menschen. Der MIV könnte sich im schlimmsten Fall Schleichwege durch die Quartiere suchen, was der Verkehrssicherheit klarerweise abträglich ist.</p> <p>Verkehrsorientierte Strassen, auf denen Tempo 50 generell gilt, haben primär die Aufgabe, den siedlungsorientierten sowie den Durchgangsverkehr zu bündeln und ihn so ungehindert wie möglich abzuwickeln. Der Normentwurf hält diesbezüglich fest (S. 12): „Durch die Gestaltung des Mehrzweckstreifens kann der verkehrsorientierte Charakter der Strasse abgeschwächt werden.“ Auf Hauptverkehrsstrassen sind Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie das Einrichten von Mehrzweckstreifenabschnitten, die unter dem Deckmantel der Gestaltung des Strassenraums daher kommen, fehl am Platz. Laut dem hiervor erwähnten VSS-Forschungsbericht (S. 11) sind Mehrzweckstreifen denn auch ein wichtiges (Gestaltungs-)Element, um die Nachteile, die vom MIV auf die übrigen Verkehrsteilnehmenden, auf die Siedlungsgebiete und auf die Umwelt ausgehen, zu mindern und insbesondere die Sicherheit und den Komfort des Langsamverkehrs zu heben (siedlungsverträglicher Verkehr). Wie bereits dargelegt, hegt <b>strasseschweiz</b> grosse Zweifel daran, dass insbesondere letztgenannter Punkt (Erhöhung der Verkehrssicherheit) auch tatsächlich erfüllt wird. Richtigerweise hält der VSS-Forschungsbericht folgendes fest (S. 18): „In der SN 640 040b (Projektierung, Grundlagen) wird zwischen Strassen mit einer verkehrsorientierten und einer siedlungsorientierten Ausrichtung unterschieden: Verkehrsorientierte Strassen bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Strassen sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs auszurichten.“ Durch die Einrichtung von Mehrzweckstreifenabschnitten auf verkehrsorientierten Strassen wird nach Auffassung von <b>strasseschweiz</b> das Ermöglichen von sicheren, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Transporten auf ebendiesen Strassen erschwert, indem sie nicht mehr auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs, sondern auf jene des Langsamverkehrs, insbesondere des Fussverkehrs, ausgerichtet werden.</p> <p>Sollte die vorliegende Norm trotz unserer ablehnenden Haltung eingeführt und umgesetzt werden, ersuchen wir um die Berücksichtigung der folgenden Punkte.</p>		

Legende: B\* Art des Kommentars (T technisch, R redaktionell) / folgende Angaben werden durch den VSS eingefügt: A\* Vernehmlassungsnummer, C\* Reaktion Kommission, D\* Kommentar Kommission  
 Légende: B\* genre du commentaire (T technique, R rédactionnel) / les données suivantes seront ajoutées par la VSS: A\* numéro de consultation, C\* réaction de la commission, D\* commentaire de la commission

Sicherheit	Mehrzweckstreifen verringern die Leserlichkeit des Strassenraums und die Klarheit der Vortrittsverhältnisse, was neue Risiken schafft. Ausserdem können Mehrzweckstreifen den Fahrbahnfluss massiv reduzieren, was zu Aggressionen und Unfällen führen kann. Ein Hinweis auf die Haftpflicht des Strassen-eigentümers ist aus diesem Grund unumgänglich.		
Motorradfahrende	Den spezifischen Bedürfnissen dieser Benutzerkategorie wird keine Rechnung getragen. Dieses Manko ist zu beheben.		

**3. Kommentare zu einzelnen Kapiteln und Abschnitten (Ziffern)**

**Commentaires relatifs aux chapitres et paragraphes (chiffres)**

A*	Kap. / Chap.	Ziff. / Par.	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	A	4		Wir beantragen die folgende Ergänzung: Haftpflicht: Da bei Einsatz von Mehrzweckstreifen neue Unfallrisiken entstehen können, weisen wir darauf hin, dass bei Schäden infolge einer gefährlichen baulichen Massnahme oder Markierung gemäss Art. 58 OR sowie Art. 4 SVG der Strasseneigentümer zur Verantwortung gezogen werden kann.		
	C	8		Bei nicht befahrbaren Mehrzweckstreifen und dem Fehlen von Radwegen darf die Fahrstreifenbreite nicht unter 3.50 Meter sein, da Radfahrende ansonsten gefährdet werden können, sowie nur ausnahmsweise weniger als 4.20 Meter betragen, damit auch Lastwagen Radfahrende gefahrlos überholen können.		
	E	Abb. 5		Um einen normalen Verkehrsfluss zu gewährleisten, sind Fahrbahnhaltestellen durch -buchten zu ersetzen und dazwischen Fussgängerstreifen zur punktuellen, sicheren und vortrittsgeregelten Querung der Fahrbahn anzubringen.		
	E	Abb. 6		Mehrzweckstreifen sind dort zu entfernen, wo die Fahrbahnbreite ungenügend ist und dadurch eine neue Unfallgefahr entstehen kann.		

**4. Kosteneinschätzung**

**Estimation des coûts**

Erachten Sie die vorliegende Norm bezogen auf den Lebenszyklus eines Bauwerkes als  
*Jugez-vous que la présente norme, par rapport au cycle de vie d'un ouvrage,*

- kostensteigernd / *augmente les coûts*
- kostenneutral / *n'influence pas les coûts*
- kostensenkend / *baisse les coûts*

Erachten Sie diese Veränderung als  
*Jugez-vous ce changement comme*

- substantiell / *substantiel*
- nicht substantiell / *pas substantiel*

Legende: B\* Art des Kommentars (T technisch, R redaktionell) / folgende Angaben werden durch den VSS eingefügt: A\* Vernehmlassungsnummer, C\* Reaktion Kommission, D\* Kommentar Kommission  
 Légende: B\* genre du commentaire (T technique, R rédactionnel) / les données suivantes seront ajoutées par la VSS: A\* numéro de consultation, C\* réaction de la commission, D\* commentaire de la commission