



R383-0498

10. Oktober 2018

Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

**Signalisationsverordnung (SSV);
Ordnungsbussenverordnung (OBV);
Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen;
Weisungen des UVEK über besondere Markierungen auf der Fahrbahn**

Erläuternder Bericht

Übersicht

Mit vorliegender Vernehmlassungsvorlage wird die Signalisationsverordnung inhaltlich aktualisiert, indem verschiedene Forderungen berücksichtigt werden. Betroffen sind insbesondere der Langsamverkehr sowie der ruhende Verkehr. Weiter werden gewisse Bestimmungen aufgehoben oder vereinfacht.

Ausgangslage

Der Hauptbedarf für die Unterbreitung einer Vernehmlassungsvorlage der Signalisationsverordnung (SSV)¹ ist in verschiedenen Anliegen zu erblicken, die vom Städteverband (gebührenpflichtige Parkplätze für Motorräder), von einer interkantonalen behördlichen Arbeitsgruppe (Kennzeichnungsmöglichkeit von Abstellplätzen bei Ladestationen für Elektrofahrzeuge) oder von weiteren Verbänden wie Pro Velo geäußert wurden und nun zur Diskussion gestellt werden. Schliesslich ergibt sich ein Handlungsbedarf aufgrund erfolgreich durchgeführter Versuche mit neuen Signalisationsmöglichkeiten, deren rechtliche Verankerung nun vorgeschlagen wird.

Inhalt der Vorlage

Ein erster Schwerpunkt der Vorlage besteht aus Vorschlägen zugunsten des Langsamverkehrs. Einen zweiten Schwerpunkt bilden Massnahmen, die sich auf den ruhenden Verkehr beziehen. Weiter wird die punktuelle Änderung einzelner Bestimmungen vorgeschlagen. So sollen die Vollzugsbehörden die Möglichkeit erhalten, innerorts auf Nebenstrassen grundsätzlich immer Signale im Kleinformat zu verwenden. Die Bedeutung des Überholverbots für Lastwagen und des Lastwagenfahrverbots soll harmonisiert werden. Schliesslich sind neue Signalisierungsmöglichkeiten in den Anhang 2 der Verordnung aufzunehmen.

¹ SR 741.21

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	3
2. Grundzüge der Vorlage	3
3. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	4
4. Änderung und Aufhebung anderer Erlasse (inklusive Weisungen)	11
4.1. Ordnungsbussenverordnung (OBV)	11
4.2. Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen (Aufhebung)	12
4.3. Weisungen über die besonderen Markierungen (Änderung)	13
5. Auswirkungen	13
5.1. Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf Bund und Kantone	13
5.2. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	13
6. Rechtliche Aspekte	14
6.1. Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen	14
6.2. Rechtliche Grundlagen	14

1. Ausgangslage

Hauptanlass für die vorliegende Revision bilden mehrere von den Vollzugsbehörden geäusserte Anliegen:

- Verschiedentlich wurde eine Signalisation für die Kennzeichnung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge verlangt.
- Beantragt wurde zudem die Ausdehnung des Geltungsbereichs des Signals «Parkieren gegen Gebühr» auf Motorräder.
- Auf der Basis eines erfolgreich durchgeführten Versuchs wurde vom Kanton Basel-Stadt die Einführung einer neuen Signalisationsmöglichkeit für das Rechtsabbiegen von Fahrrädern bei Rot beantragt.
- Ebenfalls auf der Basis eines durchgeführten Versuchs wurde von der Stadt Zürich eine Umleitungswegweisung für den Langsamverkehr beantragt.

2. Grundzüge der Vorlage

Die Vorlage umfasst zahlreiche Änderungsvorschläge der SSV.

Einen Hauptgegenstand der vorliegenden Revision bilden dabei der Langsamverkehr sowie der ruhende Verkehr. Die unter Ziffer 1 erwähnten Massnahmen betreffend ruhender Verkehr (Ladestationen, gebührenpflichtige Motorradparkplätze) ziehen die Anpassung einer ganzen Reihe von Bestimmungen nach sich. Neben der Möglichkeit, mittels einer Signaltafel Radfahrerinnen und Radfahrern das Rechtsabbiegen bei Rot zu erlauben, betreffen insbesondere folgende Beispiele den Langsamverkehr:

- Bei Stoppsignalen sollen die weissen Haltelinien mit einer gelben Wartelinie ergänzt werden können, um für Velofahrer die Bedeutung des Signals «Stop» durch die Bedeutung des Signals «Kein Vortritt» zu ersetzen.
- Markierte Parkierungsflächen sollen mit dem Symbol eines Radfahrers für diese Benutzergruppe reserviert werden können.
- Ausgeweitete Radstreifen sollen neu in gewissen Fällen auch ohne zuführenden Radstreifen markiert werden können.
- Längsstreifen für Fussgänger sollen neu anstelle mit Querbalken auch mit dem Symbol eines Fussgängers gekennzeichnet werden können.
- Ampeln für den Radverkehr sollen neu in Ausnahmefällen auch ausschliesslich hinter der Konfliktfläche stehen können.

In der Vorlage enthalten ist auch die Aufhebung von unnötigen Bestimmungen. Bei den Begriffsbestimmungen wird auf die Verweisungen auf die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS²) und die Verkehrsregelverordnung (VRV³) verzichtet. Die Bestimmung betreffend das Gefahrensignal «Unebene Fahrbahn» kann gekürzt werden.

Die Änderungsvorschläge führen auch zu einigen Folgeanpassungen vor allem formaler Natur in der Ordnungsbussenverordnung (OBV⁴). Zudem soll die Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen⁵ aufgehoben werden. Diese Aufhebung soll von einer befristeten Bestimmung in der SSV begleitet werden, mit der einige Normen, auf die in der UVEK-Verordnung verwiesen wird, für einen genau bestimmten Zeitraum als weiterhin rechtsverbindlich erklärt werden. Schliesslich werden die Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn um einige sinnvolle Markierungsmöglichkeiten erweitert.

² SR 741.41

³ SR 741.11

⁴ SR 741.031

⁵ SR 741.211.5

3. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Art. 1 Abs. 9 und 10

Diese Begriffsdefinitionen bzw. Verweisungen auf Begriffsdefinitionen der VTS und der VRV können aufgehoben werden, weil sie grundsätzlich nicht nötig und teilweise auch unzutreffend sind (z. B. wird der Begriff Motorfahrzeug nicht in der VTS, sondern im SVG definiert). Grundsätzlich sollten die Begrifflichkeiten des Strassenverkehrsrechts für alle Erlasse des Strassenverkehrsrechts anwendbar sein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes gesagt wird. Dass dann, wenn bspw. in der SSV von einem Motorrad gesprochen wird, der Motorradbegriff gemäss Artikel 14 VTS massgebend ist, sollte daher keiner ausdrücklichen Erwähnung bedürfen.

Art. 6 Abs. 2

Diese Bestimmung kann gestrichen werden, weil sich bereits aus Artikel 9 SSV ergibt, dass das Signal «Unebene Fahrbahn» nicht vor gekennzeichneten Baustellen aufgestellt werden sollte. Das Signal Baustelle warnt nämlich – nebst Arbeiten auf der Fahrbahn – ebenfalls vor damit verbundenen Unebenheiten. Dass das Signal «Unebene Fahrbahn» auch vor Bahnübergängen aufgestellt werden kann, die solche Gefahren aufweisen, ist eine unnötige Zusatzinformation.

Art. 19 Abs. 1 Bst. d

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.

Art. 21 Abs. 1 und 2

Bei diesen Bestimmungen sollen aus Kohärenzgründen Anforderungen gestrichen werden, die sich bereits aus generellen Bestimmungen ergeben, und bei anderen spezifischen Signalen ebenfalls nicht erwähnt werden. Die Möglichkeit des Verzichts auf eine Verfügung und Publikation ergibt sich aus Artikel 107 Absatz 3, die Pflicht zur Signalisierung der letzten Umfahrungsmöglichkeit aus Artikel 16 Absatz 3.

Art. 26 Abs. 2

Die Signale «Verbot für Lastwagen» und «Überholverbot für Lastwagen» sollen dieselben Fahrzeugarten erfassen (vgl. Erläuterungen zum Änderungsvorschlag zu Art. 19 Abs. 1 Bst. d). Aufgrund dieser Anpassung sind insbesondere schwere Personenwagen und schwere Wohnmotorwagen vom Signal «Überholverbot für Lastwagen» nicht mehr betroffen, was als sachgerecht erscheint, da für diese Fahrzeugart keine generelle Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h besteht (vgl. Art. 5 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 VRV).

Art. 31 Abs. 3

Die Möglichkeit des Verzichts auf eine Verfügung und Publikation ergibt sich aus Artikel 107 Absatz 3 und muss in der vorliegenden Bestimmung nicht wiederholt werden (vgl. auch Erläuterungen zu Art. 21).

Art. 33 Abs. 1

Hierbei handelt es sich um eine Anpassung, die aufgrund der am 1. Januar 2016 in Kraft getretenen Änderung von Artikel 40 Absatz 2 VRV notwendig geworden ist.

Art. 36 Abs. 8

Die Pflicht, die Signale «Stop» und «Kein Vortritt» auf Hauptstrassen in jedem Fall vorzusignalisieren, geht zu weit. Vorsignale sollen grundsätzlich nur dort aufgestellt werden, wo dies notwendig ist. Die Beurteilung, wann eine Vorsignalisation notwendig ist, muss durch die Signalisationsbehörden vorgenommen werden.

Art. 48, 48a und 48b

Der besseren Lesbarkeit halber soll Artikel 48 im Zuge einiger materieller Änderungen in drei Artikel aufgesplittet werden.

Artikel 48 E-SSV äussert sich zur Signalisierung von Parkplätzen im Allgemeinen. In Absatz 1 werden die drei bestehenden Parkierungssignale genannt und in den Absätzen 2 und 3 wird dargelegt, wie das Parkieren zeitlich beschränkt werden kann und was bei solchen zeitlichen Beschränkungen zu beachten ist. Es wird nicht mehr gesagt, dass das Fahrzeug nach Ablauf der Parkzeit wieder in den Verkehr eingefügt werden muss und dass ein blosses Verschieben des Fahrzeugs auf ein anderes, in der Nähe liegendes Parkfeld unzulässig ist. Die in dieser Bestimmung enthaltenen unbestimmten Rechtsbegriffe («wieder in den Verkehr eingefügt» und «in der Nähe liegendes Parkfeld») erschweren einen einheitlichen Vollzug und die Vorschrift erweist sich auch als schwer kontrollierbar.

Bisher mussten Beschränkungen der Parkberechtigung entweder mittels zutreffendem Symbol im Signal selbst oder auf einer Zusatztafel angezeigt werden. Neu ist es auch möglich, das Symbol auf der Parkierungsfläche zu markieren. Für die möglichen Symbole, die auf solchen Parkierungsflächen markiert werden können, ist auf Artikel 79 und dessen Erläuterungen zu verweisen. Artikel 48 Absatz 4 bezieht sich einzig und allein auf die Signalisation von Parkplätzen. Die Markierung von Parkplätzen und Parkfeldern richtet sich ausschliesslich nach Artikel 79 und 79a E-SSV.

Durch die Neuformulierung ergeben sich auch einige Änderungen im Signalkatalog. Die Zusatztafel «Anzeige von Entfernung und Richtung» (5.02) kann aufgrund der neuen Formulierung des Artikel 48 Absatz 6 E-SSV auf dem Signal im blauen Feld angebracht werden, was dann im Ergebnis dem heutigen Signal «Entfernung und Richtung eines Parkplatzes» (4.22) entspricht. Folglich kann dieses Signal aus dem Anhang 2 entfernt werden.

Artikel 48a E-SSV regelt das Signal «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18). Materielle Änderungen sind damit nicht verbunden.

Artikel 48b E-SSV äussert sich spezifisch zum Signal «Parkieren gegen Gebühr» (4.20). Auf Wunsch des Städteverbands sollen auch Parkplätze für Motorräder der Gebührenpflicht unterstellt werden können. Um den kantonalen und kommunalen Signalisationsbehörden bei der Unterstellung unter die Gebührenpflicht einen möglichst grossen Spielraum einzuräumen, wird der Revisionsvorschlag (Art. 48b Abs. 1 E-SSV) dahingehend erweitert, dass der Anwendungsbereich des Signals «Parkieren gegen Gebühr» (4.20) auf alle Fahrzeuge ausgedehnt wird. Somit haben die Signalisationsbehörden unter anderem auch die Möglichkeit, gebührenpflichtige Parkfelder für klassische Mofas und schnelle E-Bikes vorzusehen, was aufgrund der für diese Fahrzeuge bestehenden Kontrollschildpflicht auch gut kontrollierbar ist. Praktische Hindernisse bleiben bei dieser Regelung selbstverständlich immer dann, wenn ein Parkzettel ausgegeben wird. Es kann nämlich kaum verlangt werden, eine Zahlungsquittung gut sichtbar an einem Motorrad anzubringen. Daher besteht die Pflicht, einen allfälligen Parkzettel gut sichtbar an der Frontscheibe anzubringen, nur bei Motorwagen (Abs. 2). Will man auf gewissen Parkplätzen hingegen eine Gebührenpflicht für Motorräder oder Motorfahrräder vorsehen, so sollten die Vollzugsbehörden dort Parkierungsordnungen wählen, bei denen kein Parkzettel hinter der Frontscheibe angebracht werden muss. Denkbar und gut kontrollierbar wären beispielsweise Parkuhren, bei denen die Gebühr für die jeweils benutzte Parkplatznummer entrichtet wird.

Parkiersignale sollen künftig sowohl quadratisch als auch rechteckig dargestellt werden können. Daher werden die diesbezüglichen Angaben im Anhang 1 mit einem entsprechenden Hinweis versehen.

Art. 55

In der Stadt Zürich wurde erfolgreich ein Versuch betreffend Baustellensignalisation für den Langsamverkehr durchgeführt. Der Versuch hat gezeigt, dass mit der konsequenten Verwendung dieser Signalisation bei Baustellen, bei denen die Umleitungsstrecke für den Langsamverkehr nicht ohne Weiteres erkennbar ist, für die betroffenen Verkehrsteilnehmenden ein Mehrwert geschaffen werden kann und dass ein Bedarf für den situationsabhängigen Einsatz der verschiedenen Arten der Wegweisung für den Langsamverkehr besteht. Zur Anzeige der Umleitungsstrecke soll auf den Wegweisern auch das Piktogramm eines Fussgängers verwendet werden können.

Art. 65 Abs. 13 und 14

Verschiedene Signalisationsbehörden haben einen Antrag um Aufnahme einer Signalisationsmöglichkeit für Ladestationen gestellt. Dies auf Basis eines Signalisationskonzepts, das von einer zu diesem Zweck eingesetzten Arbeitsgruppe erarbeitet wurde. Es zeigt sich allerdings, dass hinsichtlich der konkreten Art der Kennzeichnung unterschiedliche Vorstellungen herrschen, die nicht alle bereinigt werden konnten. Insbesondere konnte keine Einigkeit erzielt werden, ob die Ladestationen als Parkierungsfläche oder aber als Parkverbotsfläche zu kennzeichnen sind. Daher sollen im Rahmen der vorliegenden Revision beide Signalisationsmöglichkeiten zugelassen werden. Darüber hinaus wird auch die Möglichkeit einer markierungstechnischen Kennzeichnung vorgeschlagen (vgl. Art. 79 Abs. 4 Bst. d und Art. 79a Abs. 1 E-SSV). Die Berechtigung von entsprechend gekennzeichneten Flächen beschränkt sich grundsätzlich auf die Zeit des Ladevorgangs des Elektrofahrzeugs. Das Fahrzeug muss daher an die Ladestation angeschlossen sein. Daraus ergibt sich, dass nur das Abstellen von solchen Elektro-Fahrzeugen zulässig ist, die mit der vorhandenen elektrischen Infrastruktur verbunden werden können.

Variante bezüglich Reservierung von Parkfeldern für E-Fahrzeuge:

Die Motion «Grüne Zonen für Elektrofahrzeuge» (17.4040) der Grünliberalen Fraktion will den Bundesrat beauftragen, die gesetzlichen Grundlagen für die Einführung von speziellen Parkzonen für Elektrofahrzeuge zu schaffen. Es soll ermöglicht werden, Elektroparkplätze mittels einer speziellen Markierung (bspw. mit grüner Farbe) und entsprechender Beschilderung speziell zu kennzeichnen. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion.

Das Hauptanliegen der Motion (Reservierung von mit einer Ladestation ausgestatteten Parkfeldern für Elektrofahrzeuge) würde bereits mit den vorgeschlagenen Absätzen 13 und 14 von Artikel 65 E-SSV erfüllt. Mit dieser Vernehmlassung soll aber auch das weitergehende Begehren der Motion (Parkfelder auch ohne Ladestation für Elektrofahrzeuge zu reservieren und solche Parkfelder nicht gelb, sondern grün markieren) zur Diskussion gestellt werden. Dies würde dann dazu führen, dass das Symbol nicht als «Ladestation», sondern als «E-Fahrzeuge» bezeichnet wird und die Bedingung, dass das Fahrzeug an die Ladestation angeschlossen sein muss (vgl. Art. 79 Abs. 4 Bst. d E-SSV) würde entfallen. Zudem müsste in Artikel 79 Absatz 5 E-SSV vorgesehen werden, dass Parkfelder, die für Elektrofahrzeuge reserviert sind, grün markiert werden. Die vorgeschlagenen Absätze 13 und 14 von Artikel 65 E-SSV würden dann nicht umgesetzt. Dass der Geltungsbereich von Signalen mittels entsprechendem Symbol auf der Zusatztafel konkretisiert werden kann, ergibt sich bereits aus Artikel 64 Absatz 5 SSV.

Art. 69a

Vom Kanton Basel wurde während dreieinhalb Jahren ein aufwändiger Versuch durchgeführt. Dabei wurde den Velofahrern und Mofafahrern bei ausgewählten Verzweigungen mit einer speziellen Signaltafel das Rechtsabbiegen bei Rot ermöglicht. Vom Versuch wurden insgesamt 12 Versuchsstandorte erfasst. Es wurden Versuchsstandorte mit und ohne zuführenden Radstreifen sowie mit und ohne Radstreifen in der Querstrasse einbezogen. Untersucht wurden vor allem die Konfliktsituationen zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr sowie die Relevanz eines zu- bzw. wegführenden Radstreifens. Ebenso untersucht wurde, wie sich an den Versuchsstandorten Velofahrende, bei gegenseitiger Behinderung oder beeinflusst durch den motorisierten Verkehr, verhalten.

Die Untersuchung hat aufgezeigt, dass die Wahrscheinlichkeit, dass zwischen einem bei Rot abbiegenden Velofahrer und einem vortrittsberechtigten Fussgänger ein Konflikt entsteht, äusserst gering ist (weniger als 0,5 Prozent). Während der ganzen Versuchsdauer konnte kein einziger Unfall wegen eines bei Rot abbiegenden Velofahrers festgestellt werden (bei ca. 1 Million Fahrten).

Die Versuchsanordnung entspricht offensichtlich dem Bedürfnis der Velofahrenden. 80 Prozent der Velofahrenden haben die Möglichkeit wahrgenommen, bei Rot nach rechts abzubiegen. Die restlichen 20 Prozent haben entweder die Signalisation nicht verstanden, konnten infolge Behinderung in der Zufahrt nicht bei Rot nach rechts abbiegen oder wollten bewusst die Möglichkeit des freien Rechtsabbiegens bei Rot nicht nutzen. Die hohe Nutzung verbunden mit der geringen Konflikthäufigkeit lässt darauf schliessen, dass die Velofahrenden die Bedeutung der Signaltafel richtig interpretiert haben. Der motorisierte Verkehr profitiert ebenfalls von dieser Regelung, da die Weiterfahrt bei grüner Ampel seltener durch Velos behindert wird, da viele bereits bei Rot fahren durften.

Mit der vorgeschlagenen Einführung dieser Signalisationsmassnahme wird einem mehrmals geäusserten Bedürfnis der Städte Rechnung getragen. So sind beim ASTRA während der Versuchsphase in Basel mehrere Gesuche für die Durchführung eines entsprechenden Versuchs in anderen Städten eingegangen. Das ASTRA hat diese Gesuche stets mit dem Hinweis abgelehnt, dass dieses Pilotprojekt auf eine Stadt begrenzt sein soll, um bei der Bevölkerung nicht den falschen Anschein zu erwecken, es handle sich bereits um eine im Recht verankerte Massnahme.

Die von den Polizeiverbänden teilweise geäusserten Vorbehalte werden mit der vorgeschlagenen Regelung berücksichtigt. Insbesondere ist zu betonen, dass mit dieser Regelung Rot auch für den Radverkehr Rot bleibt. Die Berechtigten dürfen nur dann bei rotem Licht rechts abbiegen, wenn neben dem roten Licht die vorgesehene Signaltafel montiert ist. Durch die Regelung, dass der Signalkombination («rotes Signallicht» und Signaltafel «Rechtsabbiegen für Radfahrer gestattet») für die bei Rot nach rechts abbiegenden Radfahrer und Mofafahrer dieselbe Bedeutung wie dem Vortrittssignal «Kein Vortritt» zukommt, werden die Berechtigten verpflichtet, den Fahrzeugen auf der Strasse, der sie sich nähern, den Vortritt zu gewähren. Sie sind also vortrittsbelastet, wenn sie von der Möglichkeit Gebrauch machen, bei Rot rechts abzubiegen. Die Vortrittsbelastung besteht selbstverständlich auch gegenüber Fussgängern, welche die Zufahrt über einen Fussgängerstreifen überqueren.

Die Erhebungen, die im Rahmen des Versuchs gemacht wurden, geben auch Erkenntnisse darüber, unter welchen Bedingungen das vortrittsbelastete Fahren bei Rot für Velos geeignet ist. Gestützt auf diese Erkenntnisse wurden verschiedene Voraussetzungen formuliert, die erfüllt sein müssen, damit die Vollzugsbehörden diese Signaltafel montieren dürfen. So ist es insbesondere wichtig, dass Velofahrende in ihrer Zufahrt nicht oder nur sehr selten durch Motorfahrzeuge behindert werden, weshalb grundsätzlich ein zuführender Radstreifen vorhanden sein sollte. Mit einer ungehinderten Zufahrt werden Schlangenlinienfahrten bzw. ein Linksüberholen durch Velofahrende vermieden. Zudem erscheinen gute Sichtbeziehungen der Radfahrer als zentral, um insbesondere querungswillige Fussgänger rechtzeitig erkennen zu können. Daher wird gefordert, dass vor der Ampel eine gelbe Haltelinie für den Radverkehr markiert wird, die nach der für den übrigen Fahrzeugverkehr geltenden weissen Haltelinie angebracht ist (ein Aufstellbereich im Sinne von Art. 75 Abs. 7 E-SSV ist nicht verlangt). Von diesen Erfordernissen darf nur dann abgewichen werden, wenn ein separater Fahrstreifen zum Rechtsabbiegen besteht und dieser Fahrstreifen über eine ausreichende Breite verfügt. Eine Abweichung vom Erfordernis des zuführenden Radstreifens ist zudem denkbar, wenn dem übrigen Fahrzeugverkehr das Rechtsabbiegen an der Verzweigung untersagt ist und die Fahrbahn über eine ausreichende Breite verfügt.

Weitere Konkretisierungen bezüglich der optimalen baulichen Ausgestaltung von Verzweigungen, um das Rechtsabbiegen bei Rot zu erlauben, sollen auf Normebene vorgesehen werden. Einerseits fällt die bauliche Ausgestaltung von Strassen nicht in die Kompetenz des Bundes, andererseits können die in den Expertengremien vertretenen Strassenfachleute am besten beurteilen, ab welcher Breite beispielsweise ein separater Rechtsabbiegestreifen eine ausreichende Breite aufweist, um auf das Erfordernis des zuführenden Radstreifens zu verzichten.

Auch andere europäische Länder kennen die Möglichkeit, den Radfahrern bei Rot das Rechtsabbiegen zu erlauben. Die dafür verwendeten Signaltafeln unterscheiden sich allerdings von jener, die im Rahmen des Versuchs in Basel verwendet wurde. So wird in Frankreich und Belgien unter dem Lichtsignal ein verkleinertes Signal «Kein Vortritt» mit einem gelben Velo und einem gelben Pfeil nach rechts angebracht, womit Radfahrern, nicht aber Motorfahrradfahrern, das Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt wird. Diese Signalisation ist insbesondere dann widersprüchlich, wenn die Lichtsignalanlage grün leuchtet, da in diesem Fall die Velofahrenden ja nicht vortrittsbelastet sind. Das beim Versuch in Basel verwendete und nun vorgeschlagene Signal hingegen ist spezifisch auf die Verwendung bei Lichtsignalanlagen ausgerichtet und entfaltet seine Wirkung nur in Kombination mit dem roten Licht. Die Niederlande verwenden ein blaues Signal mit weisser Aufschrift «rechtsaf voor fietsers vrij» (rechts abbiegen für Radfahrer frei). Damit wird sowohl Radfahrern als auch Motorfahrradfahrern das Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt. Da zu lange Texte auf Zusatztafeln vermieden werden sollen, kommt eine solche Signalisation – insbesondere in einem mehrsprachigen Land wie der Schweiz – nicht in Frage. In Deutschland ist ein Pilotprojekt im Gang, bei dem ein grüner Pfeil in Kombination mit dem Symbol «Fahrrad» verwendet wird. Diese Signalisation lehnt sich an die im deutschen Recht bereits existierende Signaltafel mit einem

grünen Pfeil an, welche wenn sie bei Lichtsignalanlagen montiert ist, allen Fahrzeugen das Rechtsabbiegen bei Rot gestattet. Da die Farbe Grün aber für «freie Fahrt» bzw. «Vortritt» steht, kann eine solche Signaltafel missverstanden werden.

Art. 71 Abs. 1 Bst. c und e, 3 und 4

Mit der Umformulierung von Buchstabe c soll zum Ausdruck gebracht werden, dass es sich beim Anbringen der Ampeln ausschliesslich über der Fahrbahn nicht um einen Sonderfall handelt. Zwar lautet der Grundsatz weiterhin, dass die Ampeln für den Fahrverkehr am rechten Rand stehen, das Anbringen ausschliesslich über der Fahrbahn soll aber unter weniger strengen Voraussetzungen möglich sein, als dies heute noch der Fall ist. Vielmehr soll dies bereits dann möglich sein, wenn es aufgrund der örtlichen Gegebenheiten für zweckmässig erachtet wird. Zweckmässig kann eine solche Anordnung ausschliesslich über der Fahrbahn insbesondere bei mehreren Fahrstreifen in eine Richtung sein.

Mit dem neuen Buchstaben e soll ermöglicht werden, Ampeln für den Radverkehr in Ausnahmefällen einzig hinter der Querungsstelle (auf der anderen Seite der Verzweigung) anzubringen, womit ein Nachvollzug an die heutige Praxis der Vollzugsbehörden erfolgen kann.

Die Absätze 3 und 4 enthalten Folgeanpassung aufgrund der neu vorgeschlagenen Möglichkeiten aus dem Basler Versuch (Art. 69a E-SSV).

Art. 73 Abs. 7

Hierbei handelt es sich um einen Nachvollzug einer bereits bestehenden Signalisationspraxis. Die Möglichkeit, Sicherheitslinien mit kurzen, unterbrochenen Linien zu ergänzen (weiss für alle Fahrzeuge, gelb für Busse im öffentlichen Linienverkehr und für den Radverkehr) soll bundesrechtlich verankert werden.

Art. 74a Abs. 1, 3 und 7 Bst. b, f und g

Die Änderung von Absatz 1 erlaubt das Anbringen von gelben unterbrochenen und ununterbrochenen Linien nun auch auf Radwegen, was insbesondere zur Abgrenzung des Richtungsverkehrs als sinnvoll erscheinen kann. Diese Ergänzung bedingt die Präzisierung, wonach sich das Verbot, ununterbrochene Linien zu überfahren oder zu überqueren, bloss auf den Fahrverkehr und nicht auch auf Fussgänger bezieht (analog zur Bedeutung der Sicherheitslinie, vgl. Art. 73 Abs. 6 Bst. a). Zudem wird in Absatz 1 die Bedingung für die Markierung von Radstreifen auf Verzweigungsflächen, wonach die Fahrbahnhälften durch eine Markierung getrennt sein müssen, aufgehoben. Damit vergrössert sich der Spielraum der Vollzugsbehörden.

Bisher erlaubt die SSV nur bei ausgeweiteten Radstreifen das Aufstellen vor den anderen wartenden Fahrzeugen (Abs. 3). Diese Möglichkeit soll auf Antrag von Pro Velo künftig auch ohne zuführenden Radstreifen zur Verfügung stehen. Diesfalls kann aber kein begrifflicher Bezug dieser Möglichkeit mehr zu einem Radstreifen geschaffen werden. Daher kann nicht mehr länger von einem ausgeweiteten Radstreifen gesprochen werden. Tatsächlich handelt es sich um eine gelbe Haltelinie, die nach der weissen Haltelinie markiert wird. Im Bereich zwischen der gelben und der weissen Haltelinie dürfen sich die Radfahrer vor den anderen Fahrzeugen aufstellen. Die zu ändernde Bestimmung wird daher von Artikel 74a in den Artikel 75 verschoben. Dass weiterhin ein zuführender Radstreifen zulässig ist, erscheint selbstverständlich und bedarf daher keiner expliziten Erwähnung.

In Absatz 7 werden weitere Möglichkeiten zur Markierung des Velopiktogramms geschaffen. Der neue Buchstabe f steht dabei in direktem Zusammenhang mit dem neuen Absatz 7 von Artikel 75. Zudem soll es künftig auch möglich sein, Velopiktogramme auf dem Trottoir oder Gehweg anzubringen, sofern der Radverkehr dort mit der Zusatztafel «Radfahrer gestattet» zugelassen ist. Damit wird eine weit verbreitete Praxis im Recht verankert. In Buchstabe b wird die Umschreibung «Abstellplätze für Fahrräder» durch «Parkfelder für Fahrräder und Motorfahrräder» ersetzt, wodurch diese Bestimmung mit dem neuen Artikel 79 Absatz 4 Buchstabe a harmonisiert wird.

Art. 75 Abs. 6 und 7

Das Signal «Stop» verpflichtet auch Velofahrer zum vollständigen Anhalten. Für die Velofahrer ist dies nicht immer sachgerecht, da sie rechts neben den Motorfahrzeugen vorbeifahren dürfen und für sie die Situation häufig übersichtlich ist. Ein vollständiges Anhalten ist deshalb nicht in jedem Fall unbedingt notwendig. Unter Verkehrssicherheitsaspekten kann hier eine Vortrittsbelastung genügen, was dazu

führt, dass Velofahrer nicht vollständig anhalten müssen (Art. 36 Abs. 2 SSV). Daher wird auf Antrag von Pro Velo eine Ergänzung von Absatz 6 vorgeschlagen. Selbstverständlich haben die Vollzugsbehörden stets zu prüfen, ob eine solche Markierung vertretbar ist. Eine generelle Regel, dass die (weisse) Haltelinie bei Stoppsignalen stets mit einer gelben Wartelinie ergänzt wird, ist mit dieser Neuerung nicht verbunden. Vielmehr bleibt sie auf Sonderfälle beschränkt, insbesondere auf Verzweigungen, bei denen sich die Sichtbeziehungen von Radfahrern deutlich von jenen des übrigen Verkehrs unterscheiden.

Die heute bestehende Markierung «Ausgeweiteter Radstreifen» (6.26) wird in «Aufstellbereich für Radfahrer» umbenannt (Art. 75 Abs. 7 E-SSV) und es werden zwei Beispiele im Anhang 2 dargestellt. Das erste Beispiel entspricht dem heutigen ausgeweiteten Radstreifen, das zweite Beispiel zeigt einen Aufstellbereich für Radfahrer ohne zuführenden Radstreifen. Die Voraussetzungen für den Verzicht auf den zuführenden Radstreifen entsprechen weitestgehend jenen, die auch für die Anordnung des Rechtsabbiegens bei Rot ohne zuführenden Radstreifen und ohne separaten Fahrstreifen zum Rechtsabbiegen gefordert werden. Es darf nur dann auf einen zuführenden Radstreifen verzichtet werden, wenn der Fahrstreifen über eine ausreichende Breite verfügt und dem übrigen Fahrzeugverkehr das Rechtsabbiegen nicht gestattet ist bzw. für den übrigen Fahrzeugverkehr keine Rechtsabbiegemöglichkeit besteht. Durch das Erfordernis der ausreichenden Breite soll insbesondere vermieden werden, dass die Radfahrer slalomartig zum für sie reservierten Aufstellbereich vordringen. Auch diese Massnahme muss auf Normebene konkretisiert werden, damit mögliche Nachteile zulasten des motorisierten Verkehrs (verzögerte Wegfahrmöglichkeit) vermieden werden können. Im Übrigen kann auf die Erläuterungen zu Artikel 74a Absatz 3 E-SSV verwiesen werden.

Art. 77 Abs. 3

Neu soll auf Antrag von Vollzugsbehörden eine zweite Möglichkeit zur Kennzeichnung von Längsstreifen für Fussgänger zur Verfügung gestellt werden. Sie sollen nun auch mit dem Symbol «Fussgänger» (5.34) anstatt bloss mit Querbalken gekennzeichnet werden können.

Art. 79

Artikel 79, der in seiner heutigen Fassung alle Markierungen für den ruhenden Verkehr regelt, wird in zwei Artikel unterteilt. Artikel 79 E-SSV regelt Parkflächen, auf denen das Halten und Parkieren grundsätzlich gestattet ist und Artikel 79a E-SSV widmet sich jenen Flächen, auf denen das Anhalten und Parkieren grundsätzlich nicht gestattet ist.

In den neuen Artikel 79 Absätze 1 bis 3 werden die Absätze 1, 1^{bis}, 1^{ter} und 2 der bisherigen Bestimmung übernommen und teilweise neu gegliedert.

Bisher hat sich die Berechtigung, auf einem Parkfeld zu parkieren, ausschliesslich aus der grössenmässigen Bestimmung des jeweiligen Parkfeldes ergeben. In Artikel 79 Absatz 4 E-SSV werden die neuen Möglichkeiten, ein Parkfeld einzig mit einem Symbol für bestimmte Fahrzeugarten und Benutzergruppen reservieren zu können, beschrieben. Sind diese Symbole auf einem Parkfeld markiert, so bedarf es keiner zusätzlichen Signalisation, um das Parkfeld für die angesprochenen Benutzergruppen zu reservieren. Soll allerdings ein konkretes Parkregime geschaffen werden (zeitliche Beschränkungen, etc.) so bedarf es einer Signalisation (vgl. Art. 48a Abs. 2 E-SSV). Neben den Symbolen «Fahrrad», «Motorrad» und «Gehbehinderte» soll eine Parkfeldreservation auch mit dem neuen Symbol «Ladestation» erfolgen können. Derart gekennzeichnete Parkfelder dürfen nur E-Fahrzeuge während des Ladevorgangs benutzen. Danach haben sie das Parkfeld wieder freizugeben.

Artikel 79 Absatz 5 E-SSV: Heute wird geregelt, dass Parkfelder dann gelb markiert werden, wenn sie einem bestimmten Personenkreis zur Verfügung stehen. Tatsächlich handelt es sich aber bei Parkflächen, die bspw. für Gehbehinderte oder neu auch für den Ladevorgang von E-Fahrzeugen reserviert sind, rechtsterminologisch nicht um einen bestimmten, sondern um einen unbestimmten Personenkreis. Daher wird der Begriff «bestimmter Personenkreis» durch «bestimmte Benutzergruppe» ersetzt. Gleichzeitig soll klargestellt werden, dass Parkflächen, die für bestimmte Fahrzeugarten reserviert sind, nicht gelb gekennzeichnet werden sollen; angesichts der heutigen Praxis wird von diesem Grundsatz aber eine Ausnahme für den Radverkehr statuiert.

Artikel 79 Absatz 6 E-SSV: Hier wird der heutige Artikel 79 Absatz 1^{ter} wiedergegeben und zugleich an die neue Reservierungsmöglichkeit gemäss Absatz 4 erinnert.

Art. 79a

Dieser Artikel übernimmt die Inhalte der heutigen Absätze 3, 4 und 6 von Artikel 79. Neu ist lediglich, dass nun auch die Möglichkeit besteht, anstatt einer Aufschrift ein Symbol auf einem Parkverbotsfeld zu markieren. Dies erlaubt es den Vollzugsbehörden bspw. anstelle eines Parkfeldes für E-Fahrzeuge ein Parkverbotsfeld zu markieren. Ist das Symbol «Ladestation» auf dem Parkverbotsfeld markiert, so dürfen darauf nur E-Fahrzeuge zum Aufladen des Akkus abgestellt werden.

Art. 99 Abs. 1

Die bisherige Zuständigkeitsordnung für die Bewilligung von Reklamen im Bereich der Nationalstrassen 1. und 2. Klasse hat sich nicht bewährt. Neu sollen die Gesuche nur durch das ASTRA beurteilt werden, soweit die Reklamen auf dem Grundeigentum des Bundes aufgestellt werden sollen. Ist dies nicht der Fall, so soll die Beurteilung einzig durch die nach kantonalem Recht zuständige Behörde erfolgen und auf die Genehmigung durch das ASTRA verzichtet werden. Selbstverständlich sind weiterhin die Vorgaben gemäss Artikel 95 ff. SSV, im Bereich der Autobahnen und Autostrassen insbesondere Artikel 98 SSV zu berücksichtigen.

Art. 102 Abs. 2 und 5

Die SSV kennt heute vier verschiedene Formate, nämlich das Gross-, Zwischen-, Normal- und Kleinformat. Mit der vorgeschlagenen Änderung können öfters als heute Signale im Kleinformat aufgestellt werden. Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern verlangt die Schweiz grössere Signale, weshalb dieser Änderungsvorschlag als vertretbar erscheint.

Die grundsätzlich zu verwendende Schriftart ASTRA FRUTIGER soll von der Normebene überführt und in der Verordnung verankert werden (Abs. 5).

Art. 107 Abs. 3

Im Zusammenhang mit der Baustellensignalisation wurde von den Vollzugsbehörden wiederholt das Bedürfnis geäussert, auf die Veröffentlichung verzichten zu können. Ein genereller Verzicht auf die Veröffentlichung von Baustellensignalisationen kommt aber nicht in Frage, da Baustellen zum Teil sehr lange existieren. Sofern aber absehbar ist, dass die Baustelle nicht länger als sechs Monate bestehen wird, erscheint ein Verzicht auf die Veröffentlichung vertretbar. Selbstverständlich bleibt die Einsprachemöglichkeit bestehen.

Um die Übersichtlichkeit zu verbessern, wird Absatz 3 neu strukturiert. Inhaltlich neu ist aber nur der Buchstabe c.

Art. 109 Abs. 2 und 3

Dass es keiner Verfügung und Veröffentlichung bedarf, ergibt sich unmittelbar aus Artikel 107 Absatz 3, weshalb der entsprechende Verweis in Absatz 2 aufgehoben werden kann.

Absatz 3: Der Vortritt bei zwei aufeinandertreffenden Hauptstrassen kann zugunsten einer der beiden Hauptstrassen nicht nur mittels den Signalen «Stop», «Kein Vortritt» oder «Ende der Hauptstrasse», sondern auch durch die Anordnung eines Kreisverkehrsplatzes entzogen werden. Diese, im Falle des Zusammentreffens von Strassen derselben Hierarchiestufe, sachgerechte und gut verständliche Lösung soll nun explizit erwähnt werden.

Art. 115a

In der nachfolgenden Ziffer 4.2 wird dargelegt, dass die UVEK-Verordnung über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen aufgehoben werden soll. Gewisse Normen sollen während einer Übergangszeit aber weiterhin rechtsverbindlich bleiben. Dies betrifft insbesondere Normen, die bisher als Rechtsgrundlage für in der SSV nicht vorgesehene Signalisationen gedient haben. Die erforderlichen Anpassungen der SSV sollen in einer künftigen Revision erfolgen, damit auf die Aufrechterhaltung der Rechtsverbindlichkeit von Normen ganz verzichtet werden kann.

Änderungen im Anhang 1

Die Parkierungssignale (4.17 – 4.22, 4.25) sollen künftig sowohl in quadratischer als auch rechteckiger Form zulässig sein. Daher sind die Grössenangaben bei den Hinweissignalen im Anhang 1 (IV/A.) entsprechend anzupassen. Einige Anforderungen betreffend Abmessung der Signale finden sich heute ausschliesslich auf Normebene. Aufgrund der vorgeschlagenen Aufhebung der Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen würden diese Bestimmungen ihre unmittelbare Verbindlichkeit verlieren. Daher soll im Anhang 1 nun bezüglich der Abmessung einiger Signale direkt auf die einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) verwiesen werden.

Änderungen im Anhang 2

Einige der oben erwähnten Änderungen der SSV erfordern eine Anpassung des Anhangs 2. So sind neue Signal- und Markierungsdarstellungen in den Signalkatalog aufzunehmen («Rechtsabbiegen für Radfahrer gestattet» [5.18], «Ladestation» [5.42], «Aufstellbereich für Radfahrer» [6.26, Beispiele]). Zudem gibt es einige Anpassungen bei den Signalen zum Parkieren. So wird das Signal «Entfernung und Richtung eines Parkplatzes» (4.22) aus dem Signalkatalog entfernt. Verwendet werden kann es aber aufgrund der Formulierung in Artikel 48 Absatz 5 E-SSV weiterhin.

4. Änderung und Aufhebung anderer Erlasse (inklusive Weisungen)

4.1. Ordnungsbussenverordnung (Änderung)

Da ordnungsbussenrelevante Bestimmungen der SSV geändert werden, bedarf es einiger Folgeanpassungen in der OBV. In erster Linie sind aufgrund der systematischen und inhaltlichen Neugestaltung der Bestimmungen zum Parkieren (Art. 48 und 79 E-SSV) einige Klammerverweise zu modifizieren. Ausserdem werden zwei Bussentatbestände aufgehoben. Zudem wird in der SSV die Vorschrift, wonach ein blosses Verschieben auf ein anderes, in der Nähe liegendes Parkfeld unzulässig ist, aufgehoben. Folglich müssen auch die diesbezüglichen Bussentatbestände in der OBV aufgehoben werden.

Ziff. 200 Einleitungssatz

Hier muss im Einleitungssatz neu auf Artikel 48 Absatz 3 E-SSV verwiesen werden, da das Überschreiten der zulässigen Parkzeit neu in dieser Bestimmung geregelt werden soll.

Ziff. 201

Die Vorschrift der SSV, wonach ein blosses Verschieben auf ein anderes, in der Nähe liegendes Parkfeld unzulässig ist, wird aufgehoben. Folglich müssen auch die diesbezüglichen Bussentatbestände in der OBV aufgehoben werden. Die Kontrolle dieser Vorschrift hat sich ohnehin als schwierig erwiesen.

Ziff. 202.1 und 202.2

Das Anbringen der Parkscheibe und des Parkzettels soll künftig in Artikel 48a Absatz 3 bzw. Artikel 48b Absatz 2 E-SSV geregelt werden. Die Klammerverweise sind entsprechend anzupassen.

Ziff. 203.1-5

Auch hier müssen die Klammerverweise angepasst werden, da diese Regelungen zum Einstellen der Parkscheibe bzw. Parkuhr im neuen Artikel 48a bzw. 48b E-SSV enthalten sind.

Ziff. 252 Einleitungssatz

Da das Parkieren ausserhalb von Parkfeldern neu in Artikel 79 Absatz 6 E-SSV geregelt sein soll, muss der Klammerverweis entsprechend angepasst werden.

Ziff. 253 Einleitungssatz

Die grössenmässige Bestimmung eines Parkfeldes soll gemäss Vorlage in Artikel 79 Absatz 6 E-SSV geregelt werden, weshalb es einer Anpassung des Klammerverweises bedarf.

Ziff. 254 Einleitungssatz

Da neu Parkfelder auch einzig mittels Markierung für gewisse Fahrzeugarten oder Benutzergruppen reserviert werden können (vgl. Erläuterungen zu Art. 79 E-SSV), muss der Einleitungssatz zu Ziffer 254 entsprechend modifiziert und auch die Klammerverweisung angepasst werden.

Ziff. 255 Einleitungssatz

Die Parkverbotslinie wird neu in Artikel 79a Absatz 1 E-SSV geregelt, weshalb die Klammerverweisung entsprechend angepasst werden muss.

Ziff. 256 Einleitungssatz

Das Parkverbotsfeld wird neu in Artikel 79a Absatz 1 E-SSV geregelt, weshalb die Klammerverweisung entsprechend angepasst werden muss.

Ziff. 317

Das Verlassen des Fahrzeugs, ohne den Zündungsschlüssel wegzunehmen, soll kein Busstatbestand mehr sein. Da immer mehr Fahrzeuge ohne eigentlichen Zündschlüssel verkehren, macht die Busse für das Nichtwegnehmen des Zündschlüssels beim Verlassen des Fahrzeugs nur noch selten Sinn.

Ziff. 622.3

Aufgrund der neuen Systematik der Regelungen betreffend Markierungen für den ruhenden Verkehr müssen hier die Klammerverweisungen entsprechend angepasst werden.

4.2. Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen (Aufhebung)

In der UVEK-Verordnung über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen (UVEK-VO; SR 741.211.5) werden etliche Schweizer Normen (SN) mittels statischer Verweisung für anwendbar und somit als rechtsverbindlich erklärt. Einige der dort aufgeführten Normen wurden inzwischen aufgehoben oder revidiert, weshalb sich in dieser Verordnung teilweise Verweise auf nicht mehr existente Normen finden. Folglich besteht hinsichtlich dieser Verordnung in jedem Fall ein Revisionsbedarf.

Es stellt sich aber ohnehin die Frage, ob das System der Rechtsverbindlicherklärung von technischen Normen in diesem Zusammenhang Sinn macht. Eine Norm bildet den Stand der Technik ab und ist somit auf den idealen Zustand ausgerichtet. Die Signalisationsverordnung hingegen ist darauf ausgerichtet, einen Standard zu erreichen, der grundsätzlich unabhängig vom jeweiligen Standort erreicht werden kann. Sie stellt Mindestanforderungen auf, welche von den Signalisationsbehörden stets zu berücksichtigen sind. Insofern sind die Zielsetzungen von Verordnung und Norm unterschiedlich. Das heutige System der Rechtsverbindlicherklärung verleitet die für die Ausarbeitung der Normen zuständigen Kommissionen dazu, die Normen zu stark an den Minimalanforderungen auszurichten. Denn nur so kann eine Aufnahme in die UVEK-VO erreicht werden. Dieser falsche Anreiz soll mit einem Systemwechsel beendet werden, der eine Aufhebung der UVEK-VO erfordert. Der Spielraum für die Normen wird somit grösser und ihre Bedeutung wird dadurch im Ergebnis gestärkt.

Zudem wird mit der Rechtsverbindlichkeit die Möglichkeit ausgeschlossen, in besonderen Fällen von der Norm abzuweichen und andere gleichwertige Lösungen zu wählen. Im Übrigen enthalten die in der UVEK-VO für anwendbar erklärten Normen viele Bestimmungen, die keiner Rechtsverbindlichkeit bedürfen. Die Normen bilden den Stand der Regelkunde betreffend Signalisation und Markierung ab. In einem allfälligen Rechtsstreit würden diese Normen daher auch ohne Bestehen der UVEK-VO als Stand der Regelkunde angesehen und von den Gerichten bei der Einzelfallbeurteilung herangezogen werden. (analog den SIA-Normen bei Baurechtsstreitigkeiten). Allein schon deshalb ist nicht davon auszugehen, dass die Signalisationsbehörden ohne Grund von den darin enthaltenen Vorgaben abweichen würden. Der Hauptzweck der UVEK-VO, der in der Vereinheitlichung der Signalisationsmassnahmen zu erblicken ist, wird daher auch ohne diese Verordnung erfüllt. Schliesslich ist auch noch darauf hinzuweisen, dass rechtsverbindliche Normen nach Publikationsrecht amtlich publiziert und gebührenfrei zur Verfügung gestellt werden müssen. Letzteres ist bei den für rechtsverbindlich erklärten SN nicht der Fall. Sie

können nur gegen Entgelt beim Schweizerischen Verband für Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) bezogen werden.

Die angeführten Argumente sprechen für die Aufhebung.

Gewisse Inhalte dieser Normen sollen aber weiterhin verbindlich bleiben, wie beispielsweise die Norm betreffend touristische Signalisation an Haupt- und Nebenstrassen. Dies soll mittels einer in die SSV aufzunehmenden befristeten Bestimmung geschehen. Im Rahmen einer künftigen Revision sollen dann diese wichtigen Inhalte in die SSV integriert werden.

4.3. Weisungen über die besonderen Markierungen (Änderung)

Die vom UVEK erlassenen Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn sollen auf Antrag von kantonalen Vollzugsbehörden angepasst werden. Zwei neue besondere Markierungen richten sich an den Fussverkehr und sollen die Verkehrssicherheit durch eine Erhöhung der Aufmerksamkeit bei den Fussgängern verbessern. Zudem soll es ermöglicht werden, eine Markierung «Hinweis auf die Verwendung der Parkscheibe» innerhalb einer «Zone Parkieren mit Parkscheibe» anzubringen.

Die Massnahme Hinweis «Strassenbahn» (Ziffer 7) bei Fussgängerstreifen stellt ein Mittel dar, um der Unfallträchtigkeit der Schnittstelle Tramschiene/Fussgängerstreifen entgegenzuwirken. Ein vom ASTRA gemeinsam mit den hauptsächlich betroffenen Städten durchgeführter Versuch hat gezeigt, dass diese Massnahme tatsächlich einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit aufweist.

Bei der Massnahme Hinweis «Füessli» (Ziffer 8) handelt es sich um ein Signalisationsmittel, mit dem geeignete, vortrittsbelastete Fussgängerquerungsstellen gekennzeichnet werden können. Damit erhalten die Vollzugsbehörden ein neues Mittel, um auch dort, wo Fussgängerstreifen ungeeignet sind, ein gebündeltes Queren anzubieten bzw. für Kinder (bspw. zur Schulwegsicherung) geeignete Querungsstellen zu kennzeichnen. Diese Markierung wird bereits heute von einigen Signalisationsbehörden verwendet. Sie stellt insbesondere innerhalb von Tempo-30-Zonen eine sinnvolle Massnahme dar, da dort Fussgängerstreifen nur ausnahmsweise markiert werden dürfen.

Die Massnahme «Hinweis auf die Verwendung der Parkscheibe» (Ziffer 9) entspricht einem Antrag von Polizeibehörden. Erfahrungen haben gezeigt, dass Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker innerhalb von grossflächigen Parkierzonen «Zone Parkieren mit Parkscheibe» häufig unsicher sind, ob sie sich noch innerhalb der Zone befinden oder nicht. Für solche grossflächigen Parkierzonen soll daher die Möglichkeit geschaffen werden, nach Verzweigungen mittels einer Markierung auf der Fahrbahn an die Geltung der Zonensignalisation «Zone Parkieren mit Parkscheibe» zu erinnern.

5. Auswirkungen

5.1. Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf Bund und Kantone

Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden die Kantone nicht verpflichtet, sondern sie erhalten neue Signalisations- und Markierungsmöglichkeiten. Teilweise können Kosten reduziert werden. So können bspw. Signale eingespart werden, wo Markierungen ausreichen. Auch die Verwendung kleinformatiger Signale kann dazu beitragen, Kosten zu sparen. In Bezug auf das Bewilligungsverfahren von Reklamen im Bereich der Nationalstrassen ergeben sich für die Behörden sowohl des Bundes als auch der Kantone gewisse Erleichterungen.

5.2. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Von der Vorlage sind keine erheblichen Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft zu erwarten. Mit der neuen Signalisations- und Markierungsmöglichkeit von Abstellplätzen mit Ladestation wird zusammen mit der Aufstockung der Strasseninfrastruktur mit Ladestation die Elektromobilität gefördert. Zudem enthält die Vorlage zahlreiche Modifikationen im Interesse des Langsamverkehrs, dessen Förderung aus umwelt- sowie gesundheitspolitischen Gründen gewünscht ist. Von der Wirtschaft begrüsst wird, dass Cars und schwere Personenwagen nicht mehr unter das Lastwagenüberholverbot fallen, hingegen könnte die Ausdehnung des Lastwagenfahrverbots auf schwere Arbeitsmotorwagen (Anpassung ans internationale Recht) kritisiert werden.

6. Rechtliche Aspekte

6.1. Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen

Die vorgesehenen Änderungen sind mit internationalem Recht, namentlich mit dem EU-Recht sowie dem Wiener Übereinkommen über die Strassenverkehrszeichen⁶ vereinbar.

6.2. Rechtliche Grundlagen

Als Rechtsgrundlagen für die vorliegenden Änderungen dienen die Artikel 6 Absatz 2 sowie Artikel 106 Absatz 1 SVG.

⁶ SR 0.741.20