

Wichtigste Änderungen per 1. Januar 2021 in der Signalisationsverordnung (SSV)

Arbeitsmotorwagen fallen unter das Verbot für Lastwagen (Art. 19, Abs. 1, Bst d)

Bisher erfassten die Signale «Verbot für Lastwagen» und «Überholverbot für Lastwagen» nicht dieselben Fahrzeugarten. Mit der neuen Regelung wird diese Diskrepanz behoben und es erfolgt eine Angleichung an das internationale Recht. Das Signal «Verbot für Lastwagen» erfasst nun neben den schweren Motorwagen zum Sachentransport auch alle schweren Arbeitsmotorwagen. Unter den Begriff schwere Motorwagen zum Sachentransport fallen auch die schweren Sattelschlepper.

Im Ernstfall dürfen Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen Fahrverbote befahren, sofern Blaulicht und Wechselklanghorn eingeschaltet sind.

Bereinigung der Anforderungen bei Höchstbreite und Höchsthöhe (Art. 21, Abs. 1 und 2)

Bei diesen Bestimmungen werden aus Kohärenzgründen Anforderungen gestrichen, 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.

Anpassung der Fahrzeugarten bei „Überholverbot für Lastwagen“ (Art. 26, Abs. 2)

Die Signale «Verbot für Lastwagen» und «Überholverbot für Lastwagen» werden von nun an dieselben Fahrzeugarten erfassen. 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.

Vorsignalisation von «Stop» und «kein Vortritt» auf Hauptstrassen nur wo nötig (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.

Parkieren neu in drei Artikeln geregelt (Art. 48, 48a, und 48b)

Der besseren Lesbarkeit halber wird Artikel 48 im Zuge einiger materieller Änderungen in drei Artikel auf gesplittet:

- Art. 48 Signalisierung von Parkplätzen
- Art. 48a Parkieren mit Parkscheibe
- Art. 48b Parkieren gegen Gebühr

Art. 48: 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 der alten Bestimmung enthaltenen unbestimmten Rechtsbegriffe («wieder in den Verkehr eingefügt» und «in der Nähe

liegendes Parkfeld») erschwerten einen einheitlichen Vollzug und die Vorschrift erwies sich auch als schwer kontrollierbar.

Bisher mussten Beschränkungen der Parkberechtigung entweder mittels zutreffendem Symbol im Signal selbst oder auf einer Zusatztafel angezeigt werden. Nun ist es auch möglich, das Symbol auf der Parkierungsfläche zu markieren. Die möglichen Symbole, die auf solchen Parkierungsflächen markiert werden können, sind in Artikel 79 geregelt.

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 auf dem Signal im blauen Feld angebracht werden, was dann im Ergebnis dem heutigen Signal «Entfernung und Richtung eines Parkplatzes» (4.22) entspricht. Folglich wird dieses Signal aus dem Anhang 2 entfernt.

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

Artikel 48b: äussert sich spezifisch zum Signal «Parkieren gegen Gebühr» (4.20). Um den kantonalen und kommunalen Signalisationsbehörden bei der Unterstellung unter die Gebührenpflicht einen möglichst grossen Spielraum einzuräumen, wird der Anwendungsbereich des Signals «Parkieren gegen Gebühr» (4.20) auf alle Fahrzeuge ausgedehnt. 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.


Umleitungswegweisung für den Langsamverkehr (Art. 55, Abs. 2bis)

Für den Langsamverkehr wird eine Umleitungswegweisung eingeführt.

Kennzeichnung von Ladestationen (Art. 65, abs. 13 und 14)



Die den Signalen «Parkieren gestattet» (4.17), «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) und «Parkieren gegen Gebühr» (4.20) beigefügte Zusatztafel mit dem Symbol «Ladestation» (5.42) zeigt an, dass die betroffene Fläche nur für den Ladevorgang von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb verwendet werden darf.

Die dem Signal «Parkieren verboten» (2.50) beigefügte Zusatztafel « gestattet» zeigt an, dass die betroffene Fläche für den Ladevorgang von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb verwendet werden darf.

Es konnte keine Einigkeit erzielt werden, ob die Ladestationen als Parkierungsfläche oder aber als Parkverbotsfläche zu kennzeichnen sind. Daher werden beide Signalisationsmöglichkeiten zugelassen. Darüber hinaus wird auch die Möglichkeit einer markierungstechnischen Kennzeichnung durch das Symbol Ladestation oder grüner Einfärbung vorgesehen. 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 Elektrofahrzeugen zulässig ist, die mit der vorhandenen elektrischen Infrastruktur verbunden werden können.

Rechtsabbiegen bei „Rot“ mit Fahrräder und Mofas (Art. 69a)

Fahrerinnen und Fahrern von Fahrrädern und Mofas wird neu gestattet, an Lichtsignalen bei Rot rechts, abzubiegen, sofern dies entsprechend signalisiert ist.



Ist neben dem roten Licht das Signal «Rechtsabbiegen für Radfahrer gestattet» (5.18) angebracht, so dürfen Radfahrer und Motorfahrradfahrer bei Rot nach rechts abbiegen. Die Kombination aus rotem Licht und der Signaltafel bedeutet für die zum Rechtsabbiegen Berechtigten «Kein Vortritt» (Art. 36 Abs. 2).

Das Signal «Rechtsabbiegen für Radfahrer gestattet» (5.18) darf nur dann neben dem roten Licht angebracht werden, wenn die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

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.

Ampeln für den Fahrverkehr (Art. 71)

Der Artikel wird neu strukturiert. Damit soll neu zum Ausdruck gebracht werden, dass es sich beim Anbringen der Ampeln ausschliesslich über der Fahrbahn nicht um einen Sonderfall handelt (Abs. 1 bis Bst. b). 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 bisher noch der Fall war.

Unterbrochene Linie parallel zu einer Sicherheitslinie (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.

Gelbe ununterbrochene Linien (Art. 74a, Abs. 1)

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).

Aufstellbereich für Radfahrer vor Lichtsignalen (Art. 75, Abs. 7)

Die Markierung «Ausgeweiteter Radstreifen» (6.26) wird in «Aufstellbereich für Radfahrer» umbenannt und es werden zwei Beispiele im Anhang 2 dargestellt.



Das linke Beispiel entspricht der bisher als ausgeweiteter Radstreifen bezeichneten Markierung, das rechte Beispiel zeigt einen Aufstellbereich für Radfahrer ohne zuführenden Radstreifen.

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.

Markierung von Parkplätzen (Art. 79 und 79a)

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

In Artikel 79 Absatz 4 werden die neuen Möglichkeiten, ein Parkfeld einzig mittels Markierung eines Symbols 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.

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: Bisher galt die Regelung, 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 wurde der Begriff «bestimmter Personenkreis» durch «bestimmte Benutzergruppe» ersetzt. Gleichzeitig wird klargestellt, 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.

Weitere Änderungen per 1. Januar 2021

Der Bundesrat hat in der Nationalstrassenverordnung das Verbot aufgehoben, an Autobahnraststätten Alkohol auszuschenken und zu verkaufen. Damit erfüllt er eine Motion der nationalrätlichen Verkehrskommission.

Durch eine Anpassung der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen wird eine weitere Möglichkeit geschaffen, in Tempo-30-Zonen ausnahmsweise vom Grundsatz des Rechtsvortritts abzuweichen. Es wird künftig möglich sein, in diesen Zonen vortrittsberechtigte Fahrradstrassen einzurichten. Auf ein spezielles Signal «Fahrradstrasse» wird zwar verzichtet, aber die Fahrradstrasse kann mittels Markierung eines grossen Velopiktogramms gekennzeichnet werden.

Die Weisungen des UVEK über besondere Markierungen auf der Fahrbahn werden dahingehend ergänzt, dass bei Fussgängerstreifen eine Markierung auf die Strassenbahn hinweisen kann. Ein gemeinsam mit betroffenen Städten durchgeführter Versuch hat gezeigt, dass diese Massnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit hat.

In den genannten Weisungen wird auch die Möglichkeit vorgesehen, dass geeignete Fussgängerquerungsstellen mit «Füessli» gekennzeichnet werden können. Diese Markierung wird auf dem Trottoir angebracht und soll beispielsweise in Tempo-30-Zonen eingesetzt werden, da dort Fussgängerstreifen nur in Ausnahmefällen markiert werden dürfen.

Quellen:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/verkehrsregeln/aenderungen-2020.html>

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/medienmitteilungen/anzeige-meldungen.msg-id-79193.html>