



10. Dezember 2019

Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

Verkehrsregelnverordnung (VRV)

Signalisationsverordnung (SSV)

Ordnungsbussenverordnung (OBV)

Nationalstrassenverordnung (NSV)

Erläuterungen

1. Verkehrsregelverordnung (VRV)

Art. 1 Abs. 10

Die heutige Definition der fahrzeugähnlichen Geräte wurde zum Teil zu breit angewandt und als Aufangtatbestand für beliebige motorlose Fahrzeuge, die den Anforderungen der VTS¹ nicht entsprechen, verstanden. Mit der Änderung soll verdeutlicht werden, dass diese Bestimmung grundsätzlich auf Kleingeräte wie Rollschuhe etc. ausgerichtet ist. Den fäG gleichgestellt werden Kinderräder.

Art. 3 Abs. 3

Zahlreiche Motorwagen sind bereits heute serienmässig mit Parkierungsassistenten ausgerüstet, die während des Parkierungsvorgangs die Quer- und teilweise auch die Längssteuerung des Fahrzeugs übernehmen.

Mit dem vorliegenden Änderungsvorschlag darf bei bestimmungsgemässer Verwendung von Parkierungsassistenten die Lenkvorrichtung losgelassen oder auch das Fahrzeug verlassen werden, sofern das Assistenzsystem dies zulässt. Nach wie vor hat der Fahrzeugführer den Vorgang aber zu überwachen und bleibt für das Manöver verantwortlich.

Art. 3a Abs. 2 Bst. a und Abs. 4

Der Hinweis auf die Richtlinie 2003/20/EG wurde im Jahre 2006 in die VRV eingefügt. Bei der Richtlinie 2003/20/EG handelt es sich allerdings um einen Rechtsakt, mit dem die Richtlinie über die Gurtanlegepflicht und die Pflicht zur Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen in Kraftfahrzeugen (91/671/EWG) geändert, aber nicht aufgehoben wurde. Es muss daher korrekterweise auf die Richtlinie 91/671/EWG verwiesen werden.

Die bisher in den Weisungen vom 16. Dezember 2013 festgehaltene Möglichkeit, auch Kinderrückhaltevorrüchtungen verwenden zu können, die nicht nach UNECE-Reglement Nr. 44², sondern nach UNECE-Reglement Nr. 129 zugelassen sind, wird auf Verordnungsstufe überführt. Die Weisungen werden daher aufgehoben. Zudem soll die Gliederung des Absatzes zwecks besserer Lesbarkeit angepasst werden. Neu werden die Ausnahmen von der Verwendung von Kinderrückhaltevorrüchtungen separat (Bst. a-d) aufgeführt.

Art. 4 Abs. 2 und 3

Die in diesen Absätzen wiedergegebenen Verhaltensregeln sind bereits zu Genüge im SVG enthalten. Insbesondere verlangt Artikel 32 SVG, dass die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen ist, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Auf die nicht abschliessende Konkretisierung der schlechten Strassenverhältnisse in Artikel 4 Absatz 2 VRV kann verzichtet werden. Das Gebot der besonderen Rücksicht gegenüber Kindern und anderen Personen, die nicht auf den Verkehr achten, ergibt sich bereits ausreichend aus Artikel 26 Absatz 2 SVG. Die Konkretisierung in Artikel 4 Absatz 3 VRV, welche Verhaltensweisen an den Tag zu legen sind, wenn Kinder im Strassenbereich nicht auf den Verkehr achten, ist nicht mit einem Mehrwert verbunden. Abgesehen von Warnsignalen kommen andere Verhaltensweisen als die genannten nicht in Betracht, zudem gelten sie auch gegenüber den weiteren in Artikel 26 Absatz 2 SVG genannten Strassenbenützern.

Im Rahmen der Vernehmlassung wurde teilweise gewünscht, auf die Aufhebung von Absatz 3 zu verzichten. Die Vorschrift, wonach nötigenfalls anzuhalten ist, wenn Kinder im Strassenbereich nicht auf den Verkehr achten, ist aber zu unbestimmt. Eine allgemeine Pflicht anzuhalten, wenn Kinder im Strassenbereich nicht auf den Verkehr achten, würde zu weit gehen. Dass angehalten werden muss, wenn dies aufgrund der Gesamtsituation notwendig ist, ergibt sich aber bereits aus den allgemeinen Vorichts- und Rücksichtnahmepflichten.

¹ SR 741.41

² Regelung Nr. 44 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder in Kraftfahrzeugen („Kinderrückhaltesysteme“).

Art. 5 Abs. 2

Einem verschiedentlich geäusserten Bedürfnis (z. B. 17.3100 Motion Burkart, Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h auf Schweizer Autobahnen für Motorwagen mit Anhänger) entsprechend sollen leichte Motorwagen mit einem Anhänger, dessen Gesamtgewicht 3,5 t nicht übersteigt auf Autobahnen und Autostrassen bis zu 100 km/h fahren dürfen. Diese Vorschrift ist *lex specialis* zu Artikel 5 Absatz 1 Ziffer 2 VRV, wonach alle Anhängerzüge maximal 80 km/h fahren dürfen.

Im Rahmen der Vernehmlassung wurde verschiedentlich gefordert, eine Regelung ähnlich wie in Deutschland einzuführen. Dort kann man seine Anhängerkombination für eine Geschwindigkeit von 100 km/h bewilligen lassen, sofern die Anhängerkombination gewisse technische Anforderungen erfüllt. Sofern die Anforderungen erfüllt werden, darf man eine Geschwindigkeitsplakette «100 km/h» am Heck des Anhängers montieren. Da heute jedoch fast alle Anhänger für eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h typengenehmigt sind, würde eine solche Regelung zu einem unverhältnismässigen bürokratischen Aufwand führen. Dies insbesondere auch in Bezug auf im Ausland zugelassene Fahrzeuge, für die zusätzlich geregelt werden müsste, bei welcher Stelle sie ihr Fahrzeug entsprechend prüfen lassen können.

Die Klärung, ob ein bestimmter Anhänger für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen ist, obliegt damit der Verantwortung des Fahrzeugführers. Selbstverständlich müssen von den Fahrzeugführern auch die sich aus dem Fahrzeugausweis ergebenden Beschränkungen des Zugfahrzeugs betreffend Anhängelast beachtet werden.

Art. 7

Im Rahmen der letzten Revision wurden die Absätze 1 und 4 dieser Bestimmung zum Rechtsfahren aufgehoben. Die Absätze 2 und 3 enthalten zwar einige Konkretisierungen, eine Streichung der gesamten Bestimmung führt jedoch zu keinerlei Regelungslücken. Die Grundregel zum Rechtsfahren in Artikel 34 SVG in Verbindung mit den anderen Verhaltenspflichten (insb. Art. 32 SVG) genügt. Es erscheint klar, dass trotz des Rechtsfahrgebots ein ausreichender Abstand zum Strassenrand gewahrt werden muss. Zudem besteht ein latenter Widerspruch zum Gesetz (Art. 32 Abs. 1 SVG), weil dieses verlangt, dass Fahrzeugführer sich namentlich auf unübersichtlichen Strecken möglichst an den rechten Strassenrand zu halten haben, während von der Verordnung die Wahrung eines genügenden Abstands vom rechten Fahrbahnrand gefordert wird. Dass an Verkehrsinseln und Hindernissen in der Mitte der Fahrbahn rechts vorbeizufahren ist, ist selbstverständlich und ergibt sich bereits aus dem Rechtsfahrgebot. Die Spezialregel für das Linksabbiegen bei Verzweigungen mit Inseln in ihrer Mitte ist überholt und kann ebenfalls aufgehoben werden, weil solche Verkehrsinseln heute kaum noch vorzufinden sind.

Art. 8 Abs. 5

Die Schweiz kennt bisher noch keine Regelung zum Reissverschlussverkehr. Aufgrund der starken Verkehrszunahme macht es aber durchaus Sinn, eine solche Regelung in die Verordnung einzufügen. Dies trägt zur besseren Auslastung der Infrastruktur und damit zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei.

Vorgesehen wird eine Pflicht, den vom Abbau des Fahrstreifens betroffenen Fahrzeugen unmittelbar vor dem Beginn der Verengung abwechslungsweise den Übergang auf den benachbarten Fahrstreifen zu ermöglichen. Bei Baustellen auf Autobahnen wird 150 Meter vor dem Abbau des Fahrstreifens ein sogenannter Andreasstreifen angebracht. Auf der Höhe dieses Andreasstreifens beginnt die Verengung, weshalb dort bzw. unmittelbar vor diesem Andreasstreifen der Fahrstreifenwechsel erfolgen sollte. Bezüglich Anwendung des Reissverschlussprinzips bei Autobahneinfahrten vgl. die Erläuterungen zu Artikel 36 Absatz 4 VRV.

Art. 13 Abs. 1

Diese Anpassung ist eine Folge der Einführung des Reissverschlussverkehrs (vgl. Art. 8 Abs. 5 VRV). Die bis anhin generell geltende Pflicht, wonach Fahrzeugführer frühzeitig einspüren müssen, wird auf die Fälle des Abbiegens eingeschränkt und findet bei blossen Fahrstreifenwechseln keine Anwendung mehr. Vielmehr soll diesfalls bis zur Fahrbahnverengung oder dem allfälligen Hindernis gefahren und dort der Fahrstreifen nach dem Reissverschluss-Prinzip gewechselt werden.

Art. 14 Abs. 4

Die Bestimmungen des Kapitels, in dem sich diese Bestimmung findet, gelten nicht nur für Führer von Motorfahrzeugen, sondern für den Fahrverkehr generell. Radfahrer und Führer motorloser Fahrzeuge müssen daher nicht ausdrücklich erwähnt werden.

Art. 27 Abs. 6

Seitens der Fahrlehrerschaft wurde kritisiert, dass die neue Regelung zum Rückwärtsfahren (Art. 17 Abs. 3 VRV), welche seit 1. Januar 2016 in Kraft ist, keine Ausnahme für Lern- und Prüfungsfahrten beinhaltet. Das Rückwärtsfahren könne auf kürzeren Strecken nicht ausreichend geübt werden. Das Begehren der Fahrlehrerschaft kann mit dieser Ergänzung von Artikel 27 Absatz 6 VRV erfüllt werden.

Art. 35 Abs. 2

Kleinmotorräder mit einem Hubraum von 50 cm³ sind leistungsmässig vergleichbar mit Elektromotorrädern mit einer Motorleistung von 4 kW. Dies ist auch der Grund für die seit 1. Januar 2008 in Kraft stehende Regelung, wonach das Mindestalter zum Führen solcher Kleinmotorräder bei 16 Jahren liegt. Dies wird nun auch in der Verkehrsregelnverordnung abgebildet, indem Lenker von Elektromotorrädern mit einer Leistung von höchstens 4 kW die Autobahnen und Autostrassen nicht benützen dürfen.

Art. 36 Abs. 4

Fahrzeuge auf der Stammachse von Autobahnen und Autostrassen geniessen Vortritt gegenüber jenen Fahrzeugen, die auf die Autobahn oder Autostrasse auffahren möchten. Dieser Vortritt soll weiterhin gelten. Stockt der Verkehr auf der Stammachse, soll aber auch bei Autobahnzufahrten der Reissverschlussverkehr angewendet werden. Einfahrende Fahrzeuge sollen dann bis ans Ende des Beschleunigungsstreifens vorfahren und die Fahrzeuge auf der Stammachse haben ihnen unter Anwendung des Reissverschlussverkehrs das Einfahren auf die Autobahn oder Autostrasse zu ermöglichen.

Art. 36 Abs. 5 Bst. a und c

Das Rechtsvorbeifahren war auf Autobahnen und Autostrassen bis anhin beim Fahren in parallelen Kolonnen zulässig. Nach der älteren Rechtsprechung des Bundesgerichts setzte paralleler Kolonnenverkehr dichten Verkehr auf beiden Fahrstreifen, somit ein längeres Nebeneinanderfahren von mehreren sich in gleicher Richtung bewegendem Fahrzeugreihen voraus (BGE 124 IV 219). Im Jahr 2016 hat das Bundesgericht festgehalten, dass es den Begriff des Kolonnenverkehrs bislang zu eng gefasst hatte, und seine Rechtsprechung präzisiert. Nach der neueren Rechtsprechung ist paralleler Kolonnenverkehr bereits dann anzunehmen, wenn es auf der linken (und mittleren) Spur zu einer derartigen Verkehrsverdichtung kommt, dass Fahrzeuge auf der linken Spur faktisch nicht mehr schneller vorankommen als diejenigen auf der rechten Spur, mithin die gefahrenen Geschwindigkeiten annähernd gleich sind (BGE 142 IV 93). Für die Beurteilung, ob paralleler Kolonnenverkehr vorliegt, sei auf eine Gesamtverkehrsbetrachtung und nicht einen Vergleich der Fahrzeugabstände auf den jeweiligen Fahrbahnen abzustellen.

Die ältere Rechtsprechung war zwar sehr restriktiv, für den Fahrzeuglenker aber relativ klar. Im Gegensatz dazu erweist sich die vom Bundesgericht seit neuerem geforderte Gesamtbetrachtung als anspruchsvoll und führt häufig zu einer Überforderung der betroffenen Fahrzeuglenker. Es stellt sich insbesondere die Frage, welche Streckenlänge den Bezugspunkt für die Beurteilung liefern soll, ob die Fahrzeuge auf der linken Spur faktisch nicht mehr schneller vorankommen als diejenigen auf der rechten. Entsprechend dem Verordnungstext wird zudem auch auf dem Normalstreifen Kolonnenverkehr vorausgesetzt. Oftmals sind aber die Fahrzeugabstände auf dem Normalstreifen trotz Kolonnenverkehr auf der linken Spur derart gross, dass nicht mehr von einer Kolonne auf der rechten Spur gesprochen werden kann.

Mit der neuen Bestimmung sollen die Möglichkeiten des Rechtsvorbeifahrens erweitert und präzisiert werden. Von zentraler Bedeutung ist dabei insbesondere die Beseitigung der im Vorfeld beschriebenen Unklarheiten, mit welchen sich die Fahrzeugführer im Zusammenhang mit dem Rechtsvorbeifahren oft konfrontiert sehen. Das Erfordernis des Kolonnenverkehrs soll deshalb nur noch auf dem linken Streifen

vorliegen müssen. Paralleler Kolonnenverkehr, also Kolonnenverkehr auf beiden bzw. allen Fahrstreifen, wird hingegen nicht mehr verlangt. Neu wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das Vorbeifahren mit der gebotenen Vorsicht zu erfolgen hat. Die Erwähnung dieses Grundsatzes scheint deshalb angemessen, weil das Rechtsfahrgebot weiterhin gilt und die Wahrscheinlichkeit, dass von der Kolonne auf dem Überholstreifen auf den Normalstreifen gewechselt wird, steigt, je weniger Fahrzeuge sich auf dem Normalstreifen befinden. Die geforderte gebotene Vorsicht verlangt auch, dass der Geschwindigkeitsüberschuss beim Vorbeifahren in einem engen Rahmen bleibt.

Verboten bleiben alle anderen Fälle des Rechtsvorbeifahrens. Ausgeschlossen ist insbesondere das Ausscheren aus der Kolonne, die Vorbeifahrt an einigen Fahrzeugen und das anschliessende Wiedereinbiegen in die Kolonne auf dem linken Fahrstreifen. Wenn es sich um eine dichte Kolonne handelt, wäre das Wiedereinbiegen zudem als gefährlicher Fahrstreifenwechsel zu betrachten. Die vorliegende Massnahme soll bewirken, dass die bestehende Infrastruktur besser ausgelastet und gleichzeitig unnötige Fahrstreifenwechsel vermieden werden können.

Buchstabe c dieser Bestimmung erhält eine sinnvolle Erweiterung. Der bisherige Wortlaut liess das Rechtsvorbeifahren nur auf dem Beschleunigungsstreifen von Einfahrten bis zum Ende der Doppellinien-Markierung zu. Dieser Wortlaut ist zu eng. Das Rechtsvorbeifahren soll immer dann möglich sein, wenn der linke Fahrstreifen mit einer Sicherheitslinie abgegrenzt ist, sodass die auf dem linken Fahrstreifen fahrenden Fahrzeuge nicht nach rechts einspuren dürfen.

Art. 36 Abs. 7

Es wird eine Vorschrift zur Bildung der Rettungsgasse ins Recht aufgenommen.

Nach dieser Regelung, welche im Rahmen der Vernehmlassung sehr begrüsst wurde, werden Fahrzeugführer nicht bereits bei stockendem Verkehr, sondern erst dann, wenn mit Schrittgeschwindigkeit gefahren wird oder sich die Fahrzeuge im Stillstand befinden, verpflichtet, eine freie Gasse zu bilden. Die Pflicht beschränkt sich auf Autobahnen und Autostrassen. Die Gasse ist stets zwischen dem äusserst linken Fahrstreifen und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen zu bilden.

Artikel 27 Absatz 2 SVG sieht ausdrücklich vor, dass vortrittsberechtigten Fahrzeugen beim Wahrnehmen der besonderen Warnsignale die Strasse sofort freizugeben ist. Daraus ergibt sich, dass unter Beachtung der gebotenen Vorsicht auch von der Fahrstreifeneinteilung abgewichen und auch auf den Pannestreifen ausgewichen werden darf, wenn vortrittsberechtigzte Fahrzeuge herannahen. Auf eine diesbezügliche Regelung kann daher in der vorliegenden Bestimmung verzichtet werden.

Art. 41 Abs. 4

Im Sinne der Förderung des Veloverkehrs hat das Parlament beschlossen, einzig für das unbegleitete Fahren auf Hauptstrassen noch ein Mindestalter für velofahrende Kinder vorzusehen. Tatsächlich zeigt sich aber, dass die Velobenützung der Kinder in den letzten Jahren tendenziell rückläufig war. Um das Velofahren auch bei unsicheren Kindern zu fördern, dürfen Kinder bis 12 Jahre Fusswege und Trottoirs mit Fahrrädern benutzen, sofern keine angemessene Veloinfrastruktur (Radweg oder Radstreifen) vorhanden ist.

Bei dieser Regelung handelt es sich um das Ergebnis einer Güterabwägung zwischen zwei im Strassenverkehr besonders schutzbedürftigen Personengruppen. Da die Unfallfolgen bei Unfällen von velofahrenden Kindern mit dem motorisierten Verkehr gravierender sind als die Unfallfolgen bei Unfällen von velofahrenden Kindern mit Fussgängern, wurde bei dieser Güterabwägung zugunsten der Kinder entschieden. Um aber auch die Interessen der Fussgänger angemessen zu berücksichtigen, sind als flankierende Massnahmen besondere Rücksichtnahmepflichten für die Kinder vorgesehen. Insbesondere haben sie den Fussgängern stets den Vortritt zu gewähren und sie müssen ihre Geschwindigkeit und Fahrweise stets den Umständen anpassen. Dies kann je nach Situation auch bedeuten, dass sie anhalten, absteigen und das Velo schieben müssen.

Obwohl diese Massnahme in der Vernehmlassung zum Teil stark kritisiert wurde, wird zugunsten der Sicherheit der Kinder weitestgehend daran festgehalten. Modifiziert wird der Vorschlag insofern, als dass das Recht, das Trottoir zu benutzen nur besteht, wenn keine ausreichende Veloinfrastruktur (Radweg oder Radstreifen) vorhanden ist.

Schliesslich noch der Hinweis, dass die Benützung der Fahrbahn durch velofahrende Kinder bis 12 Jahre selbstverständlich weiterhin zulässig bleibt. Es handelt sich um die Einräumung eines Rechts und nicht einer Pflicht.

Art. 44

Diese Bestimmung zu den Tierfuhrwerken und Handwagen ist heute kaum noch von Bedeutung und ihr Regelungsinhalt ist zu Genüge durch andere Bestimmungen im SVG abgedeckt (Art. 26, Art. 50 Abs. 4 i.V.m. Art. 29 und 31 SVG).

Absatz 3 besagt, dass an Motorhandwagen keine Anhänger mitgeführt werden dürfen. Dieses Verbot ist kaum von praktischer Relevanz. Eine Streichung dieses Verbots führt zu keinerlei Problemen für den Strassenverkehr und ist daher angezeigt.

Art. 48 Abs. 3

Der Verweis auf die Schweizer Norm SN 640 710 soll gestrichen werden. Die Normen bilden den Stand der Regelkunde ab, von dem nicht ohne triftigen Grund abgewichen werden sollte. Eine Rechtsverbindlicherklärung mittels Verweisung ist daher nicht angebracht (vgl. hierzu die Erläuterungen zur Aufhebung der Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen).

Art. 55 Abs. 3

Die Sicherung der Unfallstelle sowie die Alarmierung von Arzt und Polizei sind grundsätzlich Pflichten der Unfallbeteiligten. Hilfeleistung durch Nichtbeteiligte ist nur dann eine Pflicht, wenn es um Unterlassung der Nothilfe geht (Art. 128 StGB³). Grundsätzlich sollten die Pflichten Unbeteiligter im Strassenverkehr nicht weiter gehen als in anderen Situationen. Artikel 51 Absatz 2 SVG hält fest, dass Unbeteiligte insoweit Hilfe leisten, als es ihnen zumutbar ist. Diese Regelung ist ausreichend. Die in Artikel 55 Absatz 3 VRV enthaltene beispielhafte Aufzählung, wie geholfen werden kann, bringt keinen Mehrwert.

Art. 58 Abs. 2, 2^{bis} und 4

Die bisher in Absatz 4 enthaltenen Bestimmungen zur Kennzeichnung von Ausnahmetransporten werden neu in Absatz 2 geregelt. Die Kennzeichnung vorne am Zugfahrzeug entfällt. Damit wird einem Anliegen des Transportgewerbes Rechnung getragen. Der Absatz 4 wird dadurch überflüssig und kann aufgehoben werden.

Aufgrund der besseren Strukturierung wird zudem der letzte Satz des bisherigen Absatz 2 in den neuen Absatz 2^{bis} überführt.

Art. 91a Abs. 1 Bst. I und Abs. 2bis

Es wird in Absatz 1 ein neuer Buchstabe I eingefügt, mit dem Fahrzeuge mit aufgebautem Nutzraum, der speziell zum Blutspenden eingerichtet ist, vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen werden. Diese Ausnahmeregelung entspricht einem Anliegen von Blutspendediensten. Speziell eingerichtete Lastwagen von Blutspendediensten sollen, wenn erforderlich, am Sonntag oder in der Nacht fahren dürfen. Blutspendeaktionen finden häufig an Wochenenden statt, damit eine grosse Anzahl von Blutspendern erreicht werden kann. Es kommt auch häufig vor, dass die Blutspendedienste nach vollbrachter Arbeit erst spät am Abend zurück ins Lager fahren und somit ins Nachtfahrverbot gelangen.

Zudem wird ein neuer Absatz 2^{bis} eingefügt, mit dem Veteranenfahrzeuge vom Sonntags-, nicht aber vom Nachtfahrverbot ausgenommen werden. Da das Nachtfahrverbot für solche Fahrzeuge bestehen bleibt, dürfen sie auch sonntags nur von 5 bis 22 Uhr verkehren. Anlass für diese Ausnahme ist ein Antrag des Verbandes «Swiss Historic Vehicle Federation». Halter von historischen Lastwagen treffen sich gelegentlich an Wochenenden für Ausstellungen. Damit sie nicht bereits am Samstag oder dann erst am Montag vom Ausstellungsplatz zurückfahren müssen, sollen sie am Sonntag verkehren dürfen.

³ SR 311.0

Historische Lastwagen (älter als 30 Jahre) erhalten den «Veteranen-Status» (Eintrag im Fahrzeugausweis durch die kantonalen Behörden), wenn sie in gutem Zustand sind und nicht zu gewerblichen Zwecken verwendet werden.

Art. 94 und 95

Die befristete Ausnahmeregelung für diese Ausnahme vom Rundstreckenrennverbot für Rennen der Formel-E-Meisterschaft hat der Bundesrat am 18. Dezember 2015 beschlossen und ist am 1. April 2016 in Kraft getreten. Ihre Geltungsdauer wurde allerdings auf fünf Jahre, also bis zum 31. März 2021, befristet, da sie im Rahmen der nächsten Gesetzesrevision in das SVG überführt werden sollte. Zwar wird eine entsprechende Gesetzesanpassung im 2020 in die Vernehmlassung gegeben, ein Inkrafttreten dieser Bestimmung vor dem 31. März 2021 ist aber nicht mehr möglich. Die Geltung dieser Ausnahmebestimmung wird daher nochmals um fünf Jahre verlängert. Bis dahin sollte die notwendige Gesetzesanpassung in jedem Fall in Kraft sein.

Art. 97a

Um den Bewilligungsprozess möglichst effizient abwickeln zu können, betreiben die kantonalen Bewilligungsbehörden sowie das ASTRA teilweise bereits heute eigenständige Informationssysteme für die Bearbeitung der dafür anfallenden Sach- und Personendaten. Mit dem neuen Artikel 97a soll nun die aus datenschutzrechtlicher Sicht notwendige Rechtsgrundlage dafür geschaffen werden. Da vorliegend keine besonders schützenswerten Personendaten bearbeitet werden, genügt eine Rechtsgrundlage auf Verordnungsstufe. Unter Absatz 2 Buchstaben a – e werden die zu bearbeitenden Daten einzeln aufgeführt. Das Informationssystem enthält nebst den Adressen der kantonalen Verkehrspolizeien und Bewilligungsbehörden zusätzlich Adressverzeichnisse der jeweils zuständigen Mitarbeitenden. Diese Verzeichnisse sind nicht öffentlich und nur für die im ASTRA für den Bewilligungsprozess zuständigen Mitarbeitenden einsehbar (Abs. 3).

Über eine elektronische Schnittstelle können die Daten zwischen den Bewilligungsbehörden ausgetauscht werden (Abs. 4). Der Datenaustausch dient u. a. der Kontrolle und der Abstimmung zwischen den Behörden. Dieser elektronische und medienbruchfreie Austausch ist insbesondere für eine effiziente und effektive Abwicklung des Bewilligungsprozesses zwingend notwendig. Ab bestimmten Ausmassen der Ausnahmefahrzeuge und -transporte erteilen die kantonalen Bewilligungsbehörden dem Bund für das Befahren ihres Gebietes die Zustimmung und im umgekehrten Fall erteilt das ASTRA für das Befahren der Nationalstrassen die Zustimmung an die Kantone. Diese Geschäftsfälle belaufen sich auf Seiten des ASTRA auf rund 12'000 pro Jahr. Ein nichtautomatisierter Datenaustausch, wie er heute gelebt wird, erweist sich entsprechend als zeit- und kostenintensiv.

Teilweise kommt es vor, dass Bewilligungen von Dritten gefälscht oder abgeändert werden. Um die Vollzugsbehörden (z. B. Polizei- oder Zollbehörden) bei der Aufklärung solcher Missbrauchsfälle zu unterstützen, sollen diese künftig ebenfalls auf Daten der vom ASTRA ausgestellten Bewilligungen aus dem Informationssystem zugreifen können. Der Zugriff auf die einzelnen Bewilligungen erfolgt durch Eingabe einer der Bewilligung zugewiesenen eindeutigen Identifikationsnummer. Damit kann sichergestellt werden, dass der Zugriff nur auf die jeweils gerade zu kontrollierende Bewilligung möglich ist (Abs. 5).

Um die von den Gesuchstellern eingegebenen Fahrzeugdaten zu verifizieren, soll das ASTRA via Informationssystem über eine Schnittstelle auf die im Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) bereits vorhandenen Fahrzeugdaten zugreifen können.

Der Bewilligungsprozess für die Sonntags- und Nachtfahrbewilligungen ist der gleiche, wie derjenige für Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte. Die zuständigen Behörden können deshalb nach denselben Vorgaben die gleichen Informationssysteme nutzen (Abs. 1).

2. Signalisationsverordnung (SSV)

Art. 1 Abs. 9 und 10

Diese Begriffsdefinitionen bzw. Verweisungen auf Begriffsdefinitionen der VTS und der VRV werden aufgehoben, 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, bedarf daher keiner ausdrücklichen Erwähnung.

Art. 6 Abs. 2

Diese Bestimmung wird gestrichen, 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

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 Rahmen der Vernehmlassung wurde von verschiedenen Seiten beantragt, dass eine Artikel 91a Absatz 1 Buchstabe d VRV entsprechende Ausnahme vom Fahrverbot vorgesehen wird. Insbesondere Fahrten der Feuerwehr sollten ausgenommen werden, um Arbeitsfahrzeugen der Feuerwehr zu ermöglichen, im Rahmen von Übungseinsätzen solche mit einem Fahrverbot für Lastwagen signalisierten Strassen zu befahren. Diesem Anliegen kann nicht entsprochen werden. Im Ernstfall dürfen Einsatzfahrzeuge der Blaulichtorganisationen Fahrverbote befahren, sofern Blaulicht und Wechselklanghorn eingeschaltet sind. Übungseinsätze können grundsätzlich ausserhalb solcher Fahrverbote durchgeführt werden.

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 SSV, die Pflicht zur Signalisierung der letzten Umfahrungsmöglichkeit aus Artikel 16 Absatz 3 SSV.

Art. 26 Abs. 2

Die Signale «Verbot für Lastwagen» und «Überholverbot für Lastwagen» werden von nun an dieselben Fahrzeugarten erfassen (vgl. Erläuterungen zum Änderungsvorschlag zu Art. 19 Abs. 1 Bst. d SSV). 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 Bestimmung wird aufgehoben. Die Möglichkeit des Verzichts auf eine Verfügung und Publikation ergibt sich aus Artikel 107 Absatz 3 SSV und muss daher in der vorliegenden Bestimmung nicht wiederholt werden (vgl. auch Erläuterungen zu Art. 21 SSV).

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 wird Artikel 48 SSV im Zuge einiger materieller Änderungen in drei Artikel aufgesplittet.

Artikel 48 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 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. Für die möglichen Symbole, die auf solchen Parkierungsflächen markiert werden können, ist auf Artikel 79 SSV und dessen Erläuterungen zu verweisen. Artikel 48 Absatz 4 SSV bezieht sich einzig und allein auf die Signalisation von Parkplätzen. Die Markierung von Parkplätzen und Parkfeldern richtet sich ausschliesslich nach Artikel 79 und 79a 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 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 SSV regelt das Signal «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18). Materielle Änderungen sind damit nicht verbunden.

Artikel 48b SSV äussert sich spezifisch zum Signal «Parkieren gegen Gebühr» (4.20). Auch Parkplätze für Motorräder der Gebührenpflicht unterstellen zu können, entspricht einem Wunsch des Städteverbands. 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. 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 dürfen nun sowohl quadratisch als auch rechteckig dargestellt werden. 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 kann auf den Wegweisern neben dem Velopiktogramm auch das Piktogramm eines Fussgängers verwendet werden.

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 werde beide Signalisationsmöglichkeiten zugelassen. Darüber hinaus wird auch die Möglichkeit einer markierungstechnischen Kennzeichnung vorgesehen (vgl. Art. 79 Abs. 4 Bst. d und Art. 79a Abs. 1 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.

Als zusätzliche Massnahme wird in den Weisungen des UVEK über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vorgesehen, solche Abstellflächen grün einzufärben.

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 teilweise geäusserten Vorbehalte werden mit der vorliegenden 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 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.

Art. 71 Abs. 1, 1^{bis}, 3, 4 und 6

Es 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 SSV). 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. Vielmehr wird 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 Abs. 1^{bis} Buchstabe d wird ermöglicht, Ampeln für den Radverkehr in Ausnahmefällen einzig hinter der Querungsstelle (auf der anderen Seite der Verzweigung) anzubringen, womit ein Nachvollzug an die bereits bestehende Praxis der Vollzugsbehörden erfolgen kann. Die neue Gliederung des Grundsatzes in Abs. 1 und der Ausnahmen in Abs. 1^{bis} macht die Regelung übersichtlicher.

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

In Absatz 6 werden die Vollzugsbehörden verpflichtet, bei der Errichtung neuer Lichtsignalanlagen oder beim Ersetzen bestehender Lichtsignalanlagen stets solche Modelle zu verwenden, die mit taktilen Vorrichtungen versehen sind. Ausgenommen von dieser Pflicht sind lediglich temporäre Lichtsignalanlagen bei Baustellen.

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, 7 Bst. b, f und g und Abs. 8

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 SSV). 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 erlaubte die SSV nur bei ausgeweiteten Radstreifen das Aufstellen vor den anderen wartenden Fahrzeugen (Abs. 3). Diese Möglichkeit soll auf Antrag von Pro Velo nun 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 entsprechend geänderte Bestimmung wird daher von Artikel 74a SSV in den Artikel 75 SSV 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 SSV, der neue Bst. g mit der Einführung der Möglichkeit, Strassen innerhalb von Tempo-30-Zonen den Vortritt einzuräumen, wenn sie Teil des festgelegten Velowegnetzes sind (vgl. Erläuterungen zur Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen). Das Symbol eines Fahrrads soll auch auf solchen vortrittsberechtigten Strassen angebracht werden können. Dort soll das Symbol in einer vergrößerten Form verwendet werden können. Die Abmessungen sollen auf Normenebene festgelegt werden. 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 SSV harmonisiert wird.

In Absatz 8 wird vorgesehen, dass das Velo-Piktogramm und das Fussgänger-Piktogramm auf dem Trottoir oder Gehweg angebracht werden können, sofern der Radverkehr dort mit der Zusatztafel «Radfahrer gestattet» zugelassen ist. Damit wird eine weit verbreitete Praxis im Recht verankert.

Art. 75 Abs. 7

Die Markierung «Ausgeweiteter Radstreifen» (6.26) wird in «Aufstellbereich für Radfahrer» umbenannt (Art. 75 Abs. 7 SSV) und es werden zwei Beispiele im Anhang 2 dargestellt. Das erste Beispiel entspricht der bisher als ausgeweiteter Radstreifen bezeichneten Markierung, 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 vorfahren. Auch diese Massnahme sollte 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 SSV verwiesen werden.

Art. 79 und 79a

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

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

Sofern keine Signale aufgestellt wurden, hat sich die Berechtigung, auf einem Parkfeld zu parkieren, ausschliesslich aus der grössenmässigen Bestimmung des jeweiligen Parkfeldes ergeben. In Artikel 79 Absatz 4 SSV 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. Soll allerdings ein konkretes Parkregime geschaffen werden (zeitliche Beschränkungen, etc.) so bedarf es einer Signalisation (vgl. Art. 48a

Abs. 2 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 SSV: 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.

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

Artikel 79a übernimmt die Inhalte der bisherigen Absätze 3, 4 und 6 von Artikel 79 SSV. 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 vier verschiedene Formate, nämlich das Gross-, Zwischen-, Normal- und Kleinformat. Mit der 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 wird von der Normebene überführt und in der Verordnung verankert (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 SSV, weshalb der entsprechende Verweis in Absatz 2 aufgehoben wird.

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 wird nun explizit erwähnt.

Art. 115a

In den Erläuterungen zur Aufhebung der Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen wird dargelegt, aus welchen Gründen diese Verordnung aufgehoben wird. Gewisse Normen werden 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 werden 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 sowohl in quadratischer als auch rechteckiger Form zulässig sein. Daher werden die Grössenangaben bei den Hinweissignalen im Anhang 1 (IV/A.) entsprechend angepasst. Einige Anforderungen betreffend Abmessung der Signale fanden sich bisher ausschliesslich auf Normebene. Aufgrund der 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 wird im Anhang 1 nun bezüglich der Abmessung einiger Signale direkt auf die einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) verwiesen.

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 6 SSV weiterhin.

3. Ordnungsbussenverordnung (OBV)

Ziff. 200 Einleitungssatz

Bei den folgenden Ziffern werden bloss die Verweise und die Klammerverweise angepasst:

- Ziff. 200 Einleitungssatz
- Ziff. 202.1 und 202.2
- Ziff. 203.1-5
- Ziff. 252 Einleitungssatz
- Ziff. 253
- Ziff. 255 Einleitungssatz
- Ziff. 256 Einleitungssatz
- Ziff. 622.3

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. 254 Einleitungssatz

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

Ziff. 306.4

Mit der Regelung des Reissverschlussverkehrs in Art. 8 Abs. 5 VRV wird eine neue Einspurordnung eingeführt. Ein Verstoss gegen diese Einspurordnung wird mit einer Busse von CHF 100 sanktioniert.

Ziff. 314.3

Das Rechtsvorbeifahren wird durch die neue Regelung in Art. 36 Abs. 5 VRV in wesentlich breiterem Rahmen zulässig sein als bisher. Das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen bleibt jedoch verboten und soll neu mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von CHF 250 geahndet werden können. Mit der Einführung dieses Ordnungsbussentatbestandes soll zum Ausdruck gebracht werden, dass nicht alle Fälle von Rechtsüberholen als grobe Verkehrsregelverletzung im Sinne von Art. 90 Abs. 2 SVG respektive als schwere Widerhandlung im Sinne von Art. 16c SVG zu qualifizieren sind und somit nicht zwingend zu einem Führerausweisentzug führen müssen.

Ziff. 327.1

Dieser Zusatz ist eine Folge der Anpassung von Art. 35 Abs. 2 VRV.

Ziff. 328.3

Die Missachtung der neu eingeführten Pflicht, bei sich stauendem Verkehr auf Autobahnen und Autostrassen eine Rettungsgasse zu bilden, wird mit einer Busse von CHF 100 sanktioniert.

4. Nationalstrassenverordnung (NSV)

Art. 6 Abs. 2 und 3

Die KVF-N hat in einer Motion (17.3267) die Aufhebung des Verbots betreffend Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten beantragt. Entsprechend dem Antrag des Bundesrats wurde die Motion von National- und Ständerat angenommen. Die bisherige Regelung, wonach der Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten verboten war, erweist sich heute als sachlich nicht mehr notwendig. Insbesondere wird die Verkehrssicherheit von einer Aufhebung des geltenden Verbotes nach heutiger Beurteilung nicht tangiert. Massgebend ist nicht die Verfügbarkeit, sondern der Umgang mit Alkohol. Die Verfügbarkeit von Alkohol hat sich seit 1964, als das Verbot von Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten eingeführt wurde, massiv verändert. Heute halten zahlreiche Tankstellenshops Alkohol bis spät in die Nacht zur Verfügung und sind darüber hinaus mit den Autobahnen und deren Anschlüssen stark vernetzt. Zudem hat die Senkung der Promillegrenze auf 0,5 Promille und das damit verbundene gesteigerte Bewusstsein im Umgang mit Alkohol zu einem Rückgang der Anzahl alkoholisierter Automobilisten und folglich zu einer erheblichen Senkung der Verkehrsofferzahlen geführt. Gerade Junglenker folgen dem Prinzip «wer fährt, trinkt nicht» sehr diszipliniert. Das mit dieser Disziplin verbundene Bewusstsein wird durch die Annahme der Motion nicht tangiert.

Das geltende Verbot, auf Rastplätzen Alkohol zu verkaufen und auszuschanken (Art. 7 Abs. 4 NSV), ist von diesem Revisionsvorschlag nicht betroffen. Raststätten sind im Gegensatz zu Rastplätzen mit Restaurants ausgestattet. Diese sollen die gleiche Verpflegung anbieten dürfen, wie andere Restaurants auch. Der Benutzerkreis von Raststätten ist zudem viel breiter. Sie werden auch von Reisecars angesteuert, für deren Passagiere das heutige Verbot nicht gerechtfertigt ist. Rastplätze hingegen werden vor allem von berufsmässigen Fahrzeuglenkern für Lenkpausen und kurze Ruhezeiten angesteuert. Für eine Aufhebung des Verbots auf Rastplätzen besteht insgesamt kein hinreichender Bedarf.

Die Leistungspflicht der Telekomgesellschaften, in jeder Gemeinde öffentliche Telefonkabinen zu betreiben, endet gemäss der geltenden Grundversorgungskonzession. Dieser Zustand wird zu einem generellen Rückgang der Telefonkabinen und der dazugehörenden notwendigen Installationen führen. Weiterhin besteht aber die Verpflichtung der Kantone, öffentliche Telefonanschlüsse auf den Nebenanlagen zu unterhalten, welche mit unverhältnismässig hohen Kosten durch Beauftragung der entsprechenden Unternehmen verbunden ist. Zudem hat die Verbreitung der Mobiltelefone zur Verminderung der Nutzung der öffentlichen Telefonkabinen beigetragen. Demnach wird vorgeschlagen, diese Pflicht aufzuheben, was zu einer Reduktion der Bewirtschaftungskosten auf den Nebenanlagen führen soll.