



Groberläuterungen zur E-StBV und E-BSSV

A. Übersicht über die verschiedenen Erläuterungsdokumente und Konkordanzta- beln

1. Groberläuterungen

Die in diesem Dokument enthaltenen Groberläuterungen sollen einen Überblick über die unterbreiteten Revisionsentwürfe geben:

- In Teil B werden die Entstehung, die Ziele, der Ablauf und die Folgearbeiten des Revisionsprojekts beschrieben. Zudem erfolgt eine kurze Auseinandersetzung mit der Frage, ob eine vorgängige Gesetzesrevision sinnvoll und erforderlich wäre.
- In Teil C wird der Aufbau und die Struktur der Verordnungsentwürfe dargestellt, insbesondere auch die neue Aufteilung der Regelungsgegenstände auf die neue Verordnung über die behördliche Strassensignalisation und die neue Strassenbenützungsverordnung.
- Teil D zeigt die formalen Änderungen und die Prinzipien auf, die bei den neuen Entwürfen zur Anwendung gelangen.
- In Teil E wird beschrieben, wie die bestehenden Verordnungstexte inhaltlich überprüft wurden.
- Teil F widmet sich Aspekten, die neu eine Regelung erfahren sollen.

Die Groberläuterungen sind also themenspezifisch aufgebaut, während die anderen Erläuterungsdokumente und die Konkordanztabellen nach Artikeln strukturiert sind. In den Groberläuterungen werden insbesondere auch die Regelungen dargelegt, bei denen gewisse Änderungen des Systems erfolgen. Dies betrifft die neue Bedeutung der Ortschaftstafel, die Zonensignalisation sowie die Lichtsignale.

2. Erläuterungen zur E-StBV und zur E-BSSV (Beilagen 2 B und 2 C)

In diesen Dokumenten werden die neuen Verordnungen artikelweise erläutert und dabei auf die Änderungen im Vergleich zu den bisherigen Regelungen hingewiesen.

- Erläuterungen zu ganz neuen Einzelbestimmungen finden sich vorwiegend in diesen Dokumenten, wogegen die Beschreibung von neuen zusammenhängenden Systemen in den Groberläuterungen erfolgt.
- Bestimmungen des bisherigen Rechts, die in geänderter Form übernommen werden, werden sowohl in den Erläuterungen zu den neuen Verordnungen als auch in der Konkordanztafel beschrieben. Hier erfolgt eine gewisse Überschneidung, wobei die Konkordanztafel tiefer ins Detail geht.
- In diesen Dokumenten sind nur einzelne Hinweise auf Bestimmungen des bisherigen Rechts, welche ihre Geltung verlieren sollen und in den neuen Verordnungen nicht weiter berücksichtigt werden. Streichungen von Bestimmungen, ebenso wie deren Begründung sind in der Regel nur in den Konkordanztabellen ersichtlich.

3. Konkordanztabellen (Beilagen 3 A und 3 B bzw. 4 A und 4 B)

In diesen Tabellen erfolgt ein detaillierter Vergleich des bisherigen Rechts mit den vorgelegten Entwürfen. Es handelt sich um die Dokumente mit den ausführlichsten Begründungen.

- Vergleich neue Verordnungen mit bisherigem Recht (Beilagen 3 A und 3 B): Ausgehend von den einzelnen Artikeln der Entwürfe stellt die Tabelle dar, wo die bisherige entsprechende Regelung enthalten war, welche Aspekte allenfalls geändert wurden oder ob es sich um eine neue Bestimmung handelt. Zudem sind gewisse Hinweise zur Systematik enthalten.
- Vergleich bisheriges Recht mit neuen Verordnungen (Beilagen 4 A und 4 B): In diesen Dokumenten wird insbesondere bei den einzelnen Artikeln und Absätzen detailliert aufgezeigt, welche Bestimmungen oder Teilaspekte des bisherigen Rechts aufgehoben werden sollen und ob dies mit inhaltlichen Auswirkungen verbunden ist oder bloss eine formale Änderung, sprachliche Präzisierung oder ähnliches darstellt. Zudem erfolgt eine Begründung der verschiedenen Aufhebungen.

B. Das Projekt VERVE

1. Allgemeines

1962 wurden die heute geltende Verkehrsregelverordnung (VRV)¹ sowie eine frühere Version der Signalisationsverordnung erlassen. Die aktuelle Version der Signalisationsverordnung (SSV)² stammt aus dem Jahre 1979. Beide Verordnungen wurden diverse Male in gewissen Teilgebieten revidiert und weiter entwickelt. Nicht zuletzt das hohe Alter der Verordnungen zeigt, dass sie sich grundsätzlich bewährt haben.

Die seither erfolgten verschiedenen und häufigen Teilrevision folgten nicht immer denselben gesetzestechnischen Grundsätzen. Zudem kam tendenziell neuer Inhalt hinzu, während kaum geprüft wurde, ob bestehende Regeln nach wie vor erforderlich sind. Dies führte dazu, dass die heutige Verkehrsregeln- und die heutige Signalisationsverordnung nicht immer kohärent sind und zum Teil veraltete Regeln und Ansätze aufweisen.

Mehrfach wurde das Anliegen geäussert, das Strassenverkehrsrecht zu vereinfachen. Hervorgehoben werden kann das Postulat Bieri vom 23. März 2000 mit dem Titel «Regelungsdichte im Strassenverkehr. Übernahme internationaler Standards»³. In diesem parlamentarischen Vorstoss wurden primär die hohe Regelungsdichte und die häufigen Revisionen im Strassenverkehrsrecht kritisiert. Zudem wurde angeregt, soweit möglich und sinnvoll international anerkannte Standards zu übernehmen. Der Bundesrat hatte das Postulat entgegengenommen und das ASTRA mit dessen Erfüllung beauftragt. Das ASTRA tätigte verschiedene Vorarbeiten und führte eine kleine Umfrage durch. Dabei wurde ein Handlungsbedarf primär bei der Verkehrsregeln- und der Signalisationsverordnung erkannt: Durch eine bessere Gliederung der Materie, durch einen Abbau der Regelungsdichte und durch eine einfachere Rechtssprache könne die Verständlichkeit und die Benutzerfreundlichkeit wesentlich erhöht werden. Auf die Umsetzung wurde dann aber verzichtet, primär aus Ressourcengründen.

Im Rahmen des Projekts «Via Sicura», das eine signifikante Reduktion der Toten und Schwerverletzten im Strassenverkehr zum Ziel hat, wurde 2005 im Handlungsfeld «Qualitätssicherung» die Gestaltung der Verkehrsvorschriften als Massnahme evaluiert: «Das Strassenverkehrsrecht wird so ausgestaltet, dass die Vorschriften für Betroffene transparenter, verständlicher, überblickbarer und umsetzbar sind sowie der Verkehrs- und Rechtssicherheit entsprechen.»⁴

¹ SR 741.11; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_11.html

² SR 741.21; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_21.html

³ http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20003134

⁴ Schlussbericht Via Sicura 2005, S. 39:

<http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/01917/index.html?lang=de>

Dies führte dazu, dass im FLAG-Leistungsauftrag des ASTRA für die Periode 2007 bis 2011 das Ziel aufgenommen wurde, jene Vorschriften zu verwesentlichen, die sich direkt an den Verkehrsteilnehmenden richten. Dabei wurden folgende Vorgaben formuliert:

- Revision der VRV und der SSV;
- Reduktion der Vorschriften um 20 %;
- Keine Abstriche bei der Verkehrssicherheit und beim Umweltschutz.

Zwecks Umsetzung dieses Ziels wurde das Projekt VERVE (Verwesentlichung der Verkehrsregeln) lanciert. Seitens des Departements erfolgte zusätzlich die Vorgabe, dass der heutige Inhalt der VRV und der SSV auch in Zukunft nicht auf mehr als zwei Verordnungen aufgeteilt werden soll.

2. Ziele des Projekts VERVE

Im Rahmen des Projekts wurden Haupt- und gewisse zusätzliche Ziele formuliert. Im Vordergrund steht dabei die Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit, die wie folgt erreicht werden soll:

- Optimierte Übersichtlichkeit;
- Erleichterter Zugang zu den für die jeweiligen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer relevanten Bestimmungen;
- Verständlichere Formulierungen;
- Weglassen von unwesentlichen und überflüssigen Regeln und Differenzierungen.

Als Hauptziele wurden zudem bezeichnet:

- Benutzerfreundlichkeit auch bei der Strassenbenützung: Die Strassenbenützerin und der Strassenbenützer kennt und erkennt die verschiedenen in den unterschiedlichen Situationen zu beachtenden Regeln besser, die Verständlichkeit von Verkehrsanordnungen wird erhöht;
- Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit: Durch die Reduktion der Normendichte werden die Regelungen besser beachtet.

Als zusätzliche Ziele wurden festgelegt:

- Verbesserung der rechtlichen Grundlagen: Aufnahme von Aspekten, welche in der Praxis unbestritten sind, deren rechtliche Regelung aber fehlt, oder die nur auf Weisungs- oder Norm-Ebene geregelt sind, die aber angesichts ihrer Bedeutung in die Verordnung gehören;
- Beitrag zur Reduktion des Schilderwalds;
- Berücksichtigung neuer Erkenntnisse, Weiterentwicklung des Rechts.

Nicht als eigentliches Ziel wurde die Vorgabe betrachtet, wonach der Umfang der neuen Verordnungen im Vergleich zu den geltenden um mindestens 20 % reduziert werden soll. Vielmehr wurde davon ausgegangen, dass sich dieser Abbau ohnehin ergibt, wenn die aufgeführten Ziele angestrebt werden. Auf diese Weise wird auch vermieden, dass diesem Aspekt ein zu zentrales Gewicht zukommt. Zudem war zu keinem Zeitpunkt beabsichtigt, die Anzahl der Verkehrsregeln oder der angebrachten Signale um 20 % zu reduzieren: ersteres würde mit der ebenfalls gemachten Vorgabe, wonach Verkehrssicherheit und Umweltschutz nicht beeinträchtigt werden dürfen, in Widerspruch geraten, letzteres liegt ausserhalb des Einflussbereichs des Bundes, da für die Signalisation primär die kantonalen Behörden zuständig sind.

Die verschiedenen Ziele und Vorgaben lassen sich oft ohne Weiteres miteinander kombinieren. In verschiedenen Fällen können aber Zielkonflikte entstehen und vor allem können die Ziele der Vorgabe widersprechen, den Umfang der Verordnungen zu reduzieren. Wenn möglich soll dabei dem Hauptziel der Benutzerfreundlichkeit der Vorrang eingeräumt werden: Auf eine Kürzung soll dann verzichtet werden, wenn dadurch die Übersichtlichkeit und die Verständlichkeit von bedeutsamen Regeln beeinträchtigt werden könnten. Auch das Ziel der Weiterentwicklung des Rechts steht in einem potentiellen Widerspruch zur Reduktionsvorgabe: Zwar erscheint eine Totalrevision ohne Berücksichtigung neuer-

rer materieller Erkenntnisse als kaum vertretbar, jedoch führt eine entsprechende Regelung zu einer Erhöhung der Regelungsdichte und des Umfangs der Verordnungen.

Auch Vorgaben, die sich aus der Gesetzestchnik ergeben, können in einem Spannungsverhältnis zu den genannten Zielen oder der Vorgabe, den Umfang der Verordnungen zu reduzieren, stehen: So ist z. B. bei neuen Verordnungen zwingend eine geschlechterneutrale Formulierung erforderlich, was weder zu einer besseren Verständlichkeit der Verordnung noch zu einem Abbau des Umfangs beiträgt. Diese Vorgabe bezieht sich allerdings nur auf die deutsche, nicht aber auf die französische und italienische Sprachversion.

3. Ablauf des Projekts VERVE

Die Entwürfe des Projekts VERVE wurden ASTRA-intern erarbeitet. Verschiedene Fragestellungen wurden aber mit externen Stellen abgeklärt, insbesondere mit Vertreterinnen/Vertretern von kantonalen oder interkantonalen Behörden und den Expertenkommissionen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

Die Entwürfe der neuen Verordnungen wurden vom 24.08. bis 30.10.2009 verschiedenen interkantonalen Vereinigungen sowie Verbänden und Organisationen des Strassenverkehrs im Rahmen einer Vorkonsultation unterbreitet. Insgesamt gingen um die 40 Stellungnahmen ein, wobei deren Gehalt erheblich variierte. Vom Grundsätzlichen her wurden die Entwürfe in einem breiten Umfang unterstützt, zu verschiedenen Aspekten wurden aber diverse Vorbehalte formuliert. Aufgrund der Eingaben wurden die Vorschläge vertieft überarbeitet und angepasst. Auf diese Anpassungen wird an verschiedenen Stellen dieser Grob- und auch der Detaillierläuterungen Bezug genommen. Unter anderem wird gestützt auf eine Eingabe vorgeschlagen, die Verkehrsregelverordnung neu als Strassenbenützungsvorschrift zu benennen.

Die Entwürfe wurden zudem der Bundeskanzlei und dem Bundesamt für Justiz unterbreitet. Auch aus deren Rückmeldungen resultierten zahlreiche Anpassungen, vorwiegend bezüglich Aufbau und Struktur der Verordnungen sowie bezüglich der Formulierung von einzelnen Bestimmungen.

Sofern die vorliegenden Entwürfe im Rahmen der Anhörung weiterhin grundsätzlich unterstützt werden, sollen sie innert einem Jahr ab Eröffnung der Anhörung dem Bundesrat zum Beschluss unterbreitet werden. Der genaue Zeitpunkt hängt im Wesentlichen vom Aufwand ab, der für die Auswertung der Anhörung erforderlich ist. Die neuen Verordnungen sollen etwa ein Jahr nach Beschluss in Kraft treten, wobei einzelne Bestimmungen erst in einer späteren Phase verbindlich werden sollen und verschiedene Übergangsfristen vorgesehen sind.

4. Folgearbeiten

Die neuen Verordnungen machen zahlreiche weitere Anpassungen und Vorkehrungen erforderlich, die zum Teil vor dem Inkrafttreten erfolgen müssen. Auf Bundesebene betrifft dies die Ordnungsbussenverordnung, sämtliche Verordnungen, welche Verweise auf die bisherige VRV und SSV enthalten, sowie gewisse Weisungen und Richtlinien. Verschiedene Rechtsänderungen werden der Bevölkerung und den Vollzugsbehörden gegenüber speziell kommuniziert werden müssen, wobei dies zu zwei verschiedenen Zeitpunkten zu erfolgen hat, da gewisse Bestimmungen erst nach Ablauf einer Übergangsfrist in Kraft gesetzt werden können.

Auf kantonaler oder interkantonomer Ebene müssen z. B. die Grundlagen für die Führerprüfung sowie verschiedene Hilfsdokumentationen für den Vollzug angepasst werden. Die Vollzugsbehörden müssen zum Teil geschult werden.

Eine ganze Reihe von Normen, insbesondere des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), wird angepasst werden müssen, teils nur bezüglich Verweise, teils aber weitgehender Art. Verschiedene Dokumentationen von privaten Organisationen werden aktualisiert werden müssen. Die von privaten Personen verfassten Kommentare zum Strassenverkehrsrecht und die Ausbildungsunterlagen für die Führerscheinprüfung verlieren ihre Aktualität.

Nach dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen werden die Signalisationsbehörden die bestehenden Signale und Markierungen innerhalb einer Übergangsphase von fünf Jahren überprüfen und zum Teil modifizieren müssen. Diese Arbeiten werden insgesamt einen hohen personellen wie auch finanziellen Aufwand verursachen. Wie hoch dieser effektiv sein wird, hängt wesentlich davon ab, welche Prinzipien ein Gemeinwesen bei seiner Signalisation effektiv angewendet hat.

Als Folgearbeit seitens des Bundes kann auch die Überprüfung von Aspekten, die im Rahmen des vorliegenden Projekts aus verschiedenen Gründen ausgeklammert wurden, betrachtet werden (Hinweise dazu unter Bst. E und F).

5. Notwendigkeit einer Revision des Strassenverkehrsgesetzes?

Geprüft wurde die Frage, ob eine umfassende Revision der VRV und SSV ohne vorgängige Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)⁵ überhaupt möglich ist.

Eine vorgängige SVG-Revision hätte folgende Vorteile:

- Aus Sicht der Stufengerechtigkeit weist das SVG hinsichtlich der Verkehrsregeln einen relativ hohen Detaillierungsgrad auf. Bei verschiedenen Bestimmungen wäre deren Regelung auf Verordnungsebene statt im SVG ausreichend.
- Für die Verordnungsbestimmungen könnte in einzelnen Fällen die gesetzliche Grundlage optimiert werden. Dies betrifft aber kaum Regelungen mit direkten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.
- In einzelnen Fällen wäre es gerechtfertigt, Inhalte der heutigen Verordnungen auf SVG-Stufe anzuheben. Zum Teil könnten gleichzeitig gar hinsichtlich desselben Regelungsgegenstands gewisse SVG-Elemente auf Verordnungsebene verschoben werden.
- Gewisse begriffliche Klärungen mit Mehrwert könnten nur auf Gesetzesstufe erfolgen, z. B. die Unterscheidung zwischen Überholen und Vorbeifahren. Gemäss deutschem Recht wird der Begriff «Vorbeifahren» verwendet, wenn vom Vorgang ein stehendes Hindernis betroffen ist, hingegen der Begriff «Überholen», wenn ein am Verkehr teilnehmendes Fahrzeug gemeint ist. In der Schweiz wird der Begriff «Vorbeifahren» in unterschiedlichen Bedeutungen verwendet, einerseits bezogen auf Hindernisse, andererseits aber auch bezogen auf ein in Verkehr stehendes Fahrzeug, sofern nicht ausgeschwenkt und wieder eingebogen wird. Gleichzeitig hielt die Rechtsprechung zu Recht fest, dass Überholen nicht ein Ausschwenken und Wiedereinbiegen erfordert. Die klare Abgrenzung und Zuordnung der beiden Begriffe gemäss deutschem Recht könnte in verschiedener Hinsicht von Vorteil sein und liesse im Vergleich zu heute zum Teil differenziertere Aussagen zu.
- Eine Vereinheitlichung der Begriffe in dem Sinn, dass für einen bestimmten verkehrsrelevanten Vorgang immer derselbe Ausdruck verwendet wird, liesse sich in verschiedenen Fällen nur mit einer SVG-Revision realisieren (z. B. wird im Gesetz für «Parkieren» auch der Begriff «Aufstellen» verwendet, in der Verordnung «Abstellen»).
- Eine konsequentere Trennung der Verkehrsregeln, die generell gelten, von jenen, die mit einem Signal angezeigt werden müssen, liesse sich nur mit einer Gesetzesrevision realisieren.

Hingegen wurden auf Verordnungsebene kaum Regelungen mit direkten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ausfindig gemacht, für welche die gesetzliche Grundlage nicht in ausreichendem Mass vorhanden ist.

Das Fazit lautete, dass mit einer vorgängigen SVG-Revision zwar ein klarer Mehrwert verbunden wäre, sie aber nicht zwingend erforderlich ist, um die beabsichtigte Totalrevision der VRV und der SSV durchzuführen. Da derzeit eine SVG-Revision im Zusammenhang mit Via sicura vorbereitet wird, welche nicht mit den vorliegenden Aspekten angereichert werden soll, wurde die Frage einer Gesetzesrevision nicht weiter verfolgt. Der Bedarf einer Revision der VRV und SSV überwiegt jenen einer vorgängigen SVG-Anpassung in den betroffenen Gebieten.

⁵ SR 741.01; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_01.html

C. Struktur der neuen Verordnungen

In einem ersten Arbeitsschritt wurde der Aufbau der neuen Verordnungen festgelegt. Diesem Arbeitsschritt wurde ein grosses Gewicht beigemessen, da davon ausgegangen wurde, dass die Struktur der neuen Verordnungen ein wesentliches Element für die Benutzerfreundlichkeit darstellt.

Grundsätzlich wurde versucht, die Überschriften auf allen Gliederungsebenen aussagekräftig zu gestalten. Dies wirkt sich insbesondere bei den einzelnen Artikelüberschriften aus. Mit einer guten Struktur und Überschriften, welche deutlich zum Ausdruck bringen, welcher Gegenstand in einem Titel, Kapitel, Abschnitt oder Artikel geregelt ist, soll die Auffindbarkeit der einzelnen Bestimmung erleichtert werden. Dies bedingt auch, dass die einzelnen Artikel tendenziell weniger Absätze enthalten als bisher. Im Übrigen entspricht es auch den gesetzestechnischen Richtlinien, diverse der heutigen umfangreichen Artikel stärker aufzusplitten. In den vorliegenden Entwürfen sind deshalb viele Artikel sehr knapp gefasst, wogegen die Anzahl der Artikel im Vergleich zu den heutigen Verordnungen beträchtlich angewachsen ist.

1. Aufteilung E-StBV und E-BSSV

Heute erfolgt die Darstellung der Verkehrsregeln in der VRV, während die Signale in der SSV beschrieben werden. In den vorliegenden Verordnungsentwürfen wird demgegenüber vorgeschlagen, dass sich die Aufteilung des rechtlichen Inhalts an den Adressatinnen und den Adressaten orientieren soll: Neu soll unterschieden werden zwischen den Bestimmungen, die für die Verkehrsteilnahme beachtlich sind und sich an die Bürgerin und den Bürger richten, und solchen, die während der Verkehrsteilnahme nicht von Bedeutung sind, sich primär an Behörden wenden und die Bürgerinnen und Bürger allenfalls in anderen Funktionen als in ihrer Eigenschaft als Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer betreffen.

Dies bedeutet, dass der Inhalt der heutigen SSV aufgeteilt wird. Die Beschreibung der Signale und ihrer Bedeutung soll in der neuen «Bürgerverordnung» erfolgen, während sich die neue E-BSSV auf die Vorschriften betreffend Aufstellung und Anordnung der Signale und verfahrensmässige Aspekte beschränken soll. Es sollen also möglichst alle Regeln, die für die «durchschnittlichen» Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (ausgenommen sind vor allem die berufsmässigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, für die verschiedene weitere Regeln massgebend sein können) von Bedeutung sein können, in einer einzigen Verordnung enthalten sein. Damit wird die E-BSSV von den Bürgerinnen und Bürgern grundsätzlich nicht mehr herangezogen werden müssen.

Die E-BSSV hat einen relativ uneinheitlichen Inhalt. Neben grundsätzlichen Anweisungen zur Signalisation sind z. B. auch sämtliche Bestimmungen zu den Strassenreklamen hier enthalten. Einerseits hätte aber eine weitere Verordnung die Rahmenbedingungen (nicht mehr als zwei Verordnungen) gesprengt und andererseits haben all die Bestimmungen in der E-BSSV noch immer einen gemeinsamen Nenner, nämlich die Tatsache, dass die Signalisationsbehörde der Adressat dieser Regeln ist. Der neue Titel «Verordnung über die behördliche Strassensignalisation» soll diesem neuen Kriterium, das bei der Aufteilung der Verordnungen entscheidend war, Rechnung tragen: es wird ausschliesslich die «behördliche» Signalisation angesprochen, das heisst, schon im Verordnungstitel wird die Behörde als Adressat der Verordnung betont.

2. Struktur E-StBV

Unverändert bleibt, dass sich ein vollständiger Überblick über die Verkehrsregeln nur unter gleichzeitigem Bezug des übergeordneten Strassenverkehrsgesetzes ergibt.

Die neue E-StBV soll vier Gliederungsebenen enthalten (Titel, Kapitel, Abschnitte und Artikel). Der Aufbau folgt dem Prinzip «vom Allgemeinen zum Spezifischen». Da eine relativ starke Gliederung vorgeschlagen wird und der Gliederung gleichzeitig eine wichtige Funktion hinsichtlich des Auffindens der relevanten Bestimmungen zukommt, soll die E-StBV mit einem Inhaltsverzeichnis ergänzt werden.

Vorgeschlagen wird eine Unterteilung in fünf Titel:

- 1. Titel: Allgemeine Bestimmungen
Dieser Titel enthält nur wenige Bestimmungen und regelt den Gegenstand, die Verweise und die Begriffe.
- 2. Titel: Allgemeine Verkehrsregeln
In diesem Titel werden vorwiegend jene Verkehrsregeln beschrieben, die ohne Weiteres Anwendung finden und nicht speziell angeordnet werden müssen.
- 3. Titel: Signale und Markierungen
In diesem Titel werden jene Verkehrsregeln beschrieben, die im Gegensatz zu den Regeln im 2. Titel nur örtlich beschränkt gelten und speziell angezeigt werden müssen, und die Bedeutung der einzelnen Signale und Markierungen wird festgehalten.
- 4. Titel: Besondere Fahrten
Hier werden Fahrten beschrieben, welche die Verkehrsregeln des 2. und 3. Titels bzw. des Strassenverkehrsgesetzes nicht vollumfänglich erfüllen, aber unter gewissen Umständen trotzdem absolviert werden können.
- 5. Titel: Straf- und Schlussbestimmungen
Wie der erste Titel enthält auch der letzte nur ganz wenige Bestimmungen.

Am umfangreichsten sind der 2. und der 3. Titel.

Der 2. Titel (Allgemeine Verkehrsregeln) ist in sechs Kapitel unterteilt.

- Das 1. Kapitel enthält jene Bestimmungen, welche für alle Kategorien von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gleichermaßen gelten. Es sind dies die Pflicht zur Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme, bestimmte besondere Verhaltensweisen bei Bahnübergängen sowie die Vortrittsberechtigung gewisser Fahrzeuge (Schienenfahrzeuge, Blaulicht).
- Das 2. Kapitel widmet sich den Fussgängerinnen und Fussgängern. Diese waren bisher im Anschluss an die Regeln für den Fahrverkehr unter den «Regeln für den übrigen Verkehr» geregelt. Mit der neuen Struktur soll der Bedeutung der Fussgängerinnen und Fussgängern Rechnung getragen werden. Aus dieser Sicht ist es nicht gerechtfertigt, sie auf gleicher Ebene wie die Reiterinnen/Reiter und die Tiere zu regeln. Es handelt sich zudem um jene Verkehrsteilnehmerkategorie, welche den grössten Bevölkerungsanteil umfasst. Mit der Voranstellung der Regeln für Fussgängerinnen und Fussgänger vor die Regeln für den Fahrverkehr soll auch eine Aufwertung der Fussgängerinnen und Fussgänger im Strassenverkehrsrecht zum Ausdruck gebracht werden.

Als Fussgängerinnen und Fussgänger gelten gemäss E-StBV auch Führerinnen und Führer von Behindertenrollstühlen. Bisher waren diese unter dem Fahrverkehr eingeordnet. Nach unserer Einschätzung entspricht es deren Selbstverständnis besser, wenn sie als Fussgängerinnen und Fussgänger betrachtet werden. Zudem dürfte die Verkehrsteilnahme auf Fussgängerflächen gegenüber der Verkehrsteilnahme auf Fahrradflächen überwiegen. Daher wurde die inhaltlich unveränderte Regelung im beschriebenen Sinn verschoben.

Ebenfalls im Kapitel «Fussgängerinnen und Fussgänger» geregelt sind die Benützerinnen und Benützer fahrzeugähnlicher Geräte. Auch bei ihnen überwiegt die Verkehrsteilnahme nach den Regeln für Fussgängerinnen und Fussgänger. Sie werden daher nicht mehr wie bisher separat von den Fussgängerinnen und Fussgängern geregelt.

- Das 3. Kapitel regelt den Fahrverkehr. Das Verhältnis zwischen den Fahrregeln und den Verwendungsregeln wird dabei im Vergleich zu heute umgekehrt: Neu sind die Verwendungsregeln den Fahrregeln (die neu unter dem Begriff «Verhaltensregeln» enthalten sind) vorangestellt. Der Grund liegt darin, dass es sich bei den Verwendungsregeln um Regeln handelt, die immer und jederzeit erfüllt sein müssen. Es handelt sich um Bedingungen, die gegeben sein müssen, bevor die Fahrt beginnt und die während der Fahrt nicht verändert werden dürfen. Erst wenn diese Bedingungen erfüllt sind, darf das Fahrzeug verwendet werden, und erst dann erlangen die Verhaltensregeln ihre Bedeutung. Es entspricht in dem Sinn dem logischen

Ablauf, wenn die Verwendungs- vor den Verhaltensregeln erwähnt werden. Ausserdem erfolgt damit eine Angleichung an die Struktur des SVG.

In die Verwendungsregeln integriert werden aufgrund obgenannter Kriterien neu die Bestimmungen über den Zustand der Führerin oder des Führers und das Tragen von Sicherheitsgurten und Schutzhelmen. Sie bilden zusammen mit den Regeln über das Mitfahren den ersten Abschnitt dieses Kapitels (Fahrzeugführerin oder -führer und Mitfahrende).

Die folgenden Abschnitte (2. bis 5. Abschnitt) übernehmen weitgehend die Systematik der heutigen Verwendungsregeln. In einem letzten Abschnitt werden die Verwendungsvoraussetzungen für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge beschrieben, die bisher zwischen den Ausnahmetransporten und dem Sonntags- und Nachtfahrverbot enthalten waren. Diese Verschiebung erfolgte, weil die entsprechenden Regeln gegenüber den allgemeinen Verwendungsregeln eine Einschränkung bedeuten (wohingegen bei den Regeln betr. Ausnahmetransporten und dem Sonntags- und Nachtfahrverbot gewisse Fahrten zugelassen werden, welche grundsätzlich den Bestimmungen nicht entsprechen).

- Bei den Verhaltensregeln (4. Kapitel) wurde die bisherige Systematik weitgehend beibehalten. Der Abschnitt «Sicherungsvorkehrungen» wird neu aber vor dem Abschnitt «Einzelne Verkehrsvorgänge» dargestellt (bisher erst im Anschluss daran). Es scheint sinnvoller, zunächst die Sicherungsvorkehrungen im Strassenverkehr und insbesondere bei den einzelnen Verkehrsvorgängen darzustellen und diese erst im Anschluss zu beschreiben. Zudem werden die Bestimmungen über das Halten und Parkieren aus dem Abschnitt «Einzelne Verkehrsvorgänge» herausgelöst und bilden neu einen eigenen Abschnitt.
- Der übrige Verkehr wird wie bisher im Anschluss an den Fahrverkehr geregelt (5. Kapitel). Da die Fussgängerinnen und Fussgänger neu in einem eigenen Titel geregelt werden, in den auch die fahrzeugähnlichen Geräte integriert sind, enthält es neu nur noch die Regeln für Reiterinnen und Reiter und Tiere. Entsprechend wird der Name des Kapitels angepasst.
- Das letzte Kapitel bilden die Regeln über das Verhalten bei Unfällen. Hierbei handelt es sich um Regeln, die grundsätzlich für alle Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer gelten. Daher wurde in jenem Entwurf, der zur Vorkonsultation unterbreitet wurde, vorgeschlagen, diese Regeln im 1. Kapitel aufzuführen. Umgekehrt lässt sich aber auch der Standpunkt vertreten, dass weiterhin ein eigenes Kapitel am Ende dieses Titels beibehalten werden soll, weil die entsprechende Regelung nicht einen Bestandteil der allgemeinen Verkehrsregeln, sondern einen Sonderfall der Teilnahme am Verkehr darstellt. In Umsetzung der zweiten Ansicht haben wir die Regeln über das Verhalten bei Unfällen an den Schluss des 2. Titels verschoben.

Der 3. Titel enthält die Signale und Markierungen. Jene Bestimmungen der heutigen SSV, die für die Bürgerin und den Bürger während der Verkehrsteilnahme beachtlich sind, werden in einen eigenen Titel der E-StBV verschoben. An verschiedenen Stellen wurden bisher in den (allgemeinen) Verkehrsregeln Verhaltensweisen beschrieben, deren Geltung an Signale gebunden ist. Im Vergleich zum aktuellen Recht werden diese Regeln tendenziell in den Signalteil verschoben.

Gegenüber der Systematik in der heutigen SSV erfolgen folgende Änderungen:

- Die bisherige Kategorie «Vortrittssignale» wird aufgelöst. Die dort geregelten Signale werden neu bei den Gefahren- bzw. den Vorschriftssignalen integriert. Der Vergleich mit dem Wiener Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen⁶ zeigte, dass zwar auch dort die Vortrittssignale in einer separaten Kategorie geregelt sind, dieser Kategorie aber weit weniger Signale zugeordnet sind als im heutigen schweizerischen Recht. Eine vertiefte Betrachtung ergab, dass mit einer eigenen Kategorie «Vortrittssignale» kein Mehrwert verbunden ist, was zu deren Auflösung führte.
- Die Verhaltenshinweise werden von den Hinweissignalen zu den Vorschriftssignalen verschoben und heissen neu «Besondere Verhaltenssignale». Damit sind alle Signale, welche Rechte und Pflichten begründen, neu unter den Vorschriftssignalen genannt. Dies entspricht auch der Systematik des Wiener Übereinkommens über Strassenverkehrszeichen.

⁶ SR 0.741.20; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0_741_20.html

- Die Vorschriftssignale (3. Kapitel) werden neu in Verbots-, Gebots- und besondere Verhaltenssignale unterteilt.
- Bei den Hinweissignalen (4. Kapitel) werden die Informationssignale neu vor den Wegweisern dargestellt, weil sie zwar nicht Rechte und Pflichten direkt begründen, aber oft Hinweise im Zusammenhang mit einem geforderten Verkehrsverhalten enthalten (z. B. Signale «Fussgängerstreifen», «Bahnübergang», «Anzeige der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten»).
- Das Kapitel über signalergänzende Angaben (5. Kapitel) hat an Umfang zugenommen, weil bei den einzelnen Signalen nur noch jene signalergänzenden Angaben geregelt werden, welche obligatorisch zu erfolgen haben und alle andern in das 5. Kapitel verschoben werden.
- Schranken und Leiteinrichtungen können eine ähnliche Funktion wie Markierungen aufweisen, indem sie den Strassenverlauf kennzeichnen. Daher bilden die Markierungen sowie die Schranken und Leiteinrichtungen neu zwei Abschnitte innerhalb eines gemeinsamen Kapitels (7. Kapitel).
- Das Kapitel «Zeichen und Weisungen der Polizei» war bisher nach den Signalen und vor den Lichtsignalen und den Markierungen aufgeführt. Diese Reihenfolge wird geändert, weil die Zeichen und Weisungen der Polizei (neu «Zeichen und Weisungen der Polizei und weiterer dazu berechtigter Personen») eine spezifischere Geltung haben als die Signale, Lichtsignale und Markierungen und diesen vorgehen (entspricht dem Aufbauprinzip «Vom Allgemeinen zum Speziellen»). Sie werden daher neu nach den Markierungen als 8. Kapitel aufgeführt.

Der 4. Titel (Besondere Fahrten) betrifft Fahrten, welche gemäss dem Strassenverkehrsgesetz oder dem 2. und 3. Titel der E-StBV grundsätzlich nicht absolviert werden dürften. In diesem Titel werden die Bedingungen beschrieben, unter denen sie ausnahmsweise trotzdem zulässig sind. Von diesen Bestimmungen sind primär berufsmässige Fahrerinnen und Fahrer betroffen, aber auch Veranstalterinnen und Veranstalter von Rennen und weitere Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer. Für die durchschnittlichen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind diese Bestimmungen nicht von Bedeutung. Aufgrund der Vorgabe, dass der Regelungsgehalt der heutigen VRV und SSV auch künftig nicht in mehr als 2 Verordnungen dargestellt werden soll, bleiben diese Bestimmungen trotzdem in dieser neuen Verordnung.

Im 5. Titel sind die Straf- und Schlussbestimmungen enthalten.

Im Anhang werden die Signale und Markierungen abgebildet. Die bisherigen Darstellungen sollen aktualisiert werden. Einerseits werden die Symbole, die in den Signalen enthalten sind, den heutigen Verhältnissen entsprechend abgebildet, soweit dies den Aussagegehalt des Signals nicht beeinträchtigt (eine moderne Lokomotive könnte u. U. z. B. mit einer Strassenbahn verwechselt werden, daher wird die Dampflokomotive auf dem Signal «Bahnübergang ohne Schranken» nicht aktualisiert werden). Andererseits werden die Markierungen in einer neuen Form dargestellt, aus der die Anordnung der Markierungen deutlicher erkennbar sein sollte. Die Abbildung von Menschen auf den Signalen soll geschlechterneutral erfolgen. Daher werden sie stilisiert dargestellt, und es wird auf Details oder Geschlechtermerkmale verzichtet. Es ist zu betonen, dass bestehende Signale nicht ersetzt werden müssen, bloss weil das darin enthaltene Symbol neu anders dargestellt wird (vgl. Übergangsbestimmung zur E-BSSV).

3. Struktur E-BSSV

Die E-BSSV weist einen relativ technischen Gehalt auf, weil die an die Signale gebundenen Verhaltensweisen bzw. die Erklärung von deren Bedeutung neu in der E-StBV erfolgen soll. Die neue E-BSSV lehnt sich an die E-StBV an und ergänzt diese mit den behördenspezifischen Aspekten. Daher muss für das Verständnis der E-BSSV zwingend auch die neue E-StBV herangezogen werden.

Da die E-BSSV einen relativ technischen Gehalt aufweist und sich primär an die Behörden richtet, kann die Frage gestellt werden, ob diese Regelungen nicht auf untergeordneter Stufe angesiedelt werden sollten. Wir sind der Auffassung, dass die Anwendungsgrundsätze und Aufstellungsvorschriften, die für die Verwendung bzw. Nichtverwendung eines Signals massgebend sind, nach wie vor durch

den Bundesrat beschlossen werden sollen. Technische Details sollen aber vermehrt in Normen geregelt werden, insbesondere wenn sie stark situationsabhängig sind.

Die neue E-BSSV soll wie bisher nur drei Gliederungsebenen enthalten (Kapitel, Abschnitte und Artikel). Die Gliederung lehnt sich an jene des 3. Titels «Signale und Markierungen» der E-StBV an, ist aber nicht deckungsgleich.

Im ganz kurzen 1. Kapitel werden der Gegenstand und jene Begriffe umschrieben, welche nicht bereits in der E-StBV enthalten sind.

Die «allgemeinen Anforderungen an die Strassensignalisation» werden neu den Signalen vorangestellt (2. Kapitel), weil es sich um inhaltliche Anforderungen handelt, welche bei jeglicher Signalisation zu beachten sind. Sie stellen eigentliche Signalisationsgrundsätze dar, die grossteils zwar nicht neu sind, deren konsequente Umsetzung aber einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des Schilderwalds beitragen könnte und die dementsprechend neu prominenter dargestellt sein sollen als bisher. Unter dieser Überschrift werden aber einzig die inhaltlichen Anforderungen beschrieben. Die in der heutigen SSV unter dieser Überschrift aufgeführten formellen Aspekte werden neu in anderen Kapiteln geregelt (siehe 10. und 11. Kapitel E-BSSV).

Anschliessend werden, entsprechend der Reihenfolge im 3. Titel der E-StBV, die Gefahren-, Vorschrifts- und Hinweissignale, die signalergänzenden Angaben und die Lichtsignale beschrieben (3. bis 7. Kapitel). Innerhalb der einzelnen Kapitel treten aber gewisse Abweichungen gegenüber der Darstellung in der E-StBV auf:

- So enthält das 4. Kapitel «Vorschriftssignale» etwa einen eigenen Abschnitt über Vorschriften für die Errichtung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen. In der E-StBV werden die Tempo-30-Zonen nicht spezifisch beschrieben (es handelt sich dabei für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ja bloss um eine Geschwindigkeitsbeschränkung, die nicht nur auf einem bestimmten Strassenabschnitt, sondern in einer ganzen Zone gilt). Hingegen hat die Behörde verschiedene besondere materielle Voraussetzungen zu beachten, wenn sie eine solche Zone einrichten will, was gewisse Abweichungen beim Aufbau der E-StBV und der E-BSSV erforderlich macht. Die Anforderungen an die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen waren bisher in einer eigenen Verordnung enthalten⁷. Diese kann mit der vorgeschlagenen Integration in die E-BSSV aufgehoben werden.
- Im 5. Kapitel «Hinweissignale» wird sowohl bei den Informationssignalen wie auch bei der Wegweisung differenziert zwischen Signalen *ausserhalb* von Autobahnen und Autostrassen und Signalen *auf* Autobahnen und Autostrassen, weil sich die entsprechenden Regeln wesentlich voneinander unterscheiden. Hingegen wird im Gegensatz zur heutigen SSV kein eigenes Kapitel «Autobahnen und Autostrassen» beibehalten, weil die übrigen spezifischen Regeln ohne Weiteres bei den einzelnen Signalen und Markierung integriert werden können und auf Autobahnen auch andere als die bisher im eigenen Kapitel geregelten Signale und Markierungen von Bedeutung sind.

Im 8. Kapitel sind die Markierungen enthalten. Anders als in der E-StBV werden sie in der E-BSSV nicht zusammen mit den Leiteinrichtungen und Schranken dargestellt. Diese sind wie bereits in der bisherigen SSV in einem eigenen Kapitel enthalten, das auch die Baustellen regelt (9. Kapitel: Baustellen, Schranken und Leiteinrichtungen). Hinsichtlich Baustellen sind gewisse Bestimmungen erforderlich, die sich nicht nur auf spezifische Signale beziehen. Gleichzeitig haben Schranken und Leiteinrichtungen gerade bei Baustellen eine hohe Bedeutung.

Im 10. Kapitel «Verfahren und Rechtsschutz» werden die Verfahren beschrieben, welche bei neuen, mangelhaften oder fehlenden Signalen und Markierungen zu beachten sind. Im 11. Kapitel «Zuständigkeiten, Mitwirkungsrechte und Aufsicht» wird beschrieben, wem welche Rechte und Pflichten bei der Signalisation zukommen. Die Kapitel 14 «Allgemeine Anforderungen an die Strassensignalisation» und 15 «Verkehrsanordnungen und Verkehrsbeschränkungen» der bisherigen SSV werden also neu geordnet, die entsprechenden Bestimmungen finden sich im 2., 10. und 11. Kapitel der E-BSSV.

⁷ Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, SR 741.213.3;
http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_213_3.html

Alle bisherigen Kapitel und Bestimmungen beziehen sich einzig auf die Signale und Markierungen und weisen für die Strassenreklamen keine Bedeutung auf. Daher werden Strassenreklamen im Gegensatz zu heute erst nach den formellen Bestimmungen für die Signalisation dargestellt und von diesen klar abgegrenzt (12. Kapitel: Strassenreklamen).

Am Schluss steht das 13. Kapitel «Straf- und Schlussbestimmungen», welches sich auch auf die Strassenreklamen bezieht.

Der Anhang der heutigen SSV wird neu in die E-StBV integriert. Hingegen soll für die E-BSSV ein neuer Anhang geschaffen werden. Darin wird zwecks Erhöhung der Rechtssicherheit und aus Praktikabilitätsgründen die Liste mit jenen Normen aufgenommen, welche vom UVEK als rechtsverbindlich erklärt wurden. Bisher bestand eine eigene Verordnung über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwege anwendbaren Normen⁸. Mit der Integration in die E-BSSV kann sie aufgehoben werden.

D. Formale Änderungen

Ein Grossteil der formalen Änderungen ergibt sich aus den gesetzestechnischen Anforderungen der Bundeskanzlei und des Bundesamts für Justiz. Die entsprechenden Grundsätze müssen daher bei jedem Rechtsetzungsvorhaben angewandt werden.

Die meisten dieser formalen Änderungen bewirken eine Reduktion des Textumfangs. Mit ihnen kann daher ein gewichtiger Beitrag zur Vorgabe, den Umfang der Vorschriften um 20 % zu reduzieren, geleistet werden.

Diese gesetzestechnischen Anforderungen sind in den vorliegenden Entwürfen aber nicht immer bis in die letzte Konsequenz umgesetzt. Im Einzelfall wird davon zugunsten der Benutzerfreundlichkeit abgewichen, insbesondere um die Lesbarkeit von einzelnen Bestimmungen zu verbessern (z. B. indem gewisse Aspekte, die bereits im SVG enthalten sind, in der Verordnung wiederholt werden, oder indem einer längeren Formulierung zulasten einer knapperen zwecks Erhöhung der Verständlichkeit der Vorrang eingeräumt wird). Generell kann darauf hingewiesen werden, dass ein grosses Gewicht auf verständliche Formulierungen und auf die Vereinheitlichung der Terminologie gelegt wurde.

Die nachfolgend unter den einzelnen Ziffern angeführten Beispiele sind nicht abschliessender Natur.

1. Keine Wiederholungen zwischen Gesetz und Verordnungen

In der heutigen VRV und SSV beschränken sich gewisse Bestimmungen auf die Ausführung der SVG-Normen, ohne diese zu wiederholen (z. B. Art. 46 VRV). Oftmals wird aber der Gehalt des SVG bzw. ein Teil davon in den Verordnungen erneut wiedergegeben, was bei den Benutzerinnen und Benutzern den Eindruck erwecken kann, dass der Verordnungstext abschliessend ist. Aufgrund der in unserem Amt eingehenden Fragestellungen zeigt sich immer wieder, dass das SVG von den Anwenderinnen und Anwendern oft zu wenig beachtet wird. Indem neu der SVG-Inhalt nicht mehr wiederholt wird, soll den Benutzerinnen und Benutzern verdeutlicht werden, dass die wichtigsten Grundsätze eben im übergeordneten Gesetz enthalten sind und dieses für die Interpretation der Verordnungsbestimmungen zwingend herangezogen werden muss.

Zum Teil wird dieser Ansatz bedauert und gewünscht, dass alle relevanten Bestimmungen auf Verordnungsebene festgehalten werden sollen. Aufgrund des juristischen Prinzips der Stufengerechtigkeit von Normen ist dieses Anliegen nicht realisierbar. Hinzuweisen ist darauf, dass verschiedene Verordnungsbestimmungen auf untergeordneter Ebene weiter konkretisiert werden, also in Form von Departementsverordnungen, Weisungen, Normen etc. Es ist unmöglich, die E-StBV und die E-BSSV so auszugestalten, dass alle für eine bestimmte Situation relevanten Bestimmungen darin enthalten sind. Zudem können Bestimmungen aus anderen Rechtsgebieten relevant werden, was ebenfalls nicht aus

⁸ SR 741.211.5; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_211_5.html

den SVG-Verordnungen abgeleitet werden kann. Mit anderen Worten: Die E-StBV und E-BSSV bilden lediglich einen Bestandteil eines Gesamtsystems.

In der neuen E-StBV (die neue E-BSSV ist von dieser Problematik kaum betroffen) soll wie folgt auf die relevanten Gesetzesbestimmungen hingewiesen werden: Einerseits soll, soweit möglich, mit der Formulierung der entsprechende Bezug ausgedrückt werden (bereits heute formuliert Art. 46 VRV «auf der Fahrbahn gehen die Fussgängerinnen und Fussgänger rechts statt links» und zeigt damit den Bezug zum SVG auf, welches die grundsätzliche Verpflichtung links zu gehen beinhaltet). Andererseits wird auf jene Artikel des SVG, welche für das Verständnis von bestimmten Verordnungsbestimmungen von Bedeutung sind, in der Überschrift zur entsprechenden Verordnungsbestimmung hingewiesen, während auf die Nennung von blossen Delegationsnormen des SVG verzichtet wird. Dies führt dazu, dass nur ein Teil der Verordnungsartikel einen Hinweis auf das SVG enthält.

Damit soll verdeutlicht werden, was bereits bisher gegolten hat, nämlich dass zum umfassenden Verständnis der heutigen VRV bzw. der künftigen E-StBV stets das SVG beigezogen werden muss.

2. Keine Wiederholungen zwischen verschiedenen Verordnungen

Dieser Aspekt hat Auswirkungen vor allem im Verhältnis der E-StBV zur Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)⁹. Neu wird darauf verzichtet, die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte der Fahrzeuge, welche bereits in der VTS enthalten sind, in der E-StBV zu wiederholen; diese beschränkt sich auf den Hinweis, dass die in der VTS genannten Masse und Gewichte während der Fahrt nicht überschritten werden dürfen. Dieser Verweis ist ausreichend, damit die in der VTS geregelten Abmessungen und Gewichte auch auf Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen Anwendung finden (Art. 25 – 27 E-StBV). Der Verzicht auf die Duplizierung der entsprechenden Werte ist umso mehr angezeigt, als dass für die durchschnittlichen Fahrzeugführerinnen und -führer die im Fahrzeugausweis eingetragenen Angaben massgebend sind, welche in der Regel unter den höchstzulässigen Werten liegen. Zudem lassen sich damit Inkohärenzen zwischen den beiden Verordnungen vermeiden (so waren bis Oktober 2009 Art. 67 Abs. 2 Bst. f VRV und Art. 95 Abs. 2 Bst. f VTS sowie Art. 67 Abs. 1 Bst. b VRV und Art. 95 Abs. 1 Bst. f VTS auf unbeabsichtigte Weise nicht deckungsgleich formuliert, was erst im Rahmen der Arbeiten zum vorliegenden Projekt bemerkt wurde).

Wiederholungen bestehen auch im Vergleich mit den Verordnungen über die Arbeitszeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1¹⁰ und ARV 2¹¹). Der Artikel 3 Absatz 4 der heutigen VRV ist in der ARV 1 und 2 weitgehend enthalten und wird dort vertieft dargestellt. Die Wiederholung in der VRV ist kaum mit einem Mehrwert verbunden. Hingegen zeigt sich auch, dass sich bei Wiederholungen immer wieder Inkohärenzen einschleichen: Die Pflicht, der Führerin oder dem Führer Schlüssel und Einlageblätter zur Verfügung zu stellen, bezieht sich in der VRV auf die Halterin oder den Halter, in der ARV 2 hingegen auf die Arbeitgeberin oder den Arbeitgeber. Im Entwurf der E-StBV sind daher keine Bestimmungen über den Fahrtschreiber mehr enthalten. Soweit einzelne heute in der VRV genannten Aspekte in der ARV 1 und ARV 2 noch nicht enthalten sind, werden diese entsprechend ergänzt (Beilage 1 C, Ziff. 4).

3. Abgrenzung der E-StBV von anderen Verordnungen

Im Zusammenhang mit der vorangehenden Problematik wurde auch die Frage nach dem Regelungsgegenstand der verschiedenen Verordnungen und deren Abgrenzung voneinander betrachtet.

Die Abgrenzung der E-StBV zur VTS wird darin gesehen, dass alle Aspekte, welche die Ausrüstung und die technischen Anforderungen von Fahrzeugen betreffen, also ob ein Fahrzeug grundsätzlich verwendet werden darf, in der VTS zu regeln sind, unabhängig davon, ob ein formelles Zulassungsverfahren besteht oder nicht. Während diese Frage, ob ein Fahrzeug technisch gesehen *grundsätzlich*

⁹ SR 741.41; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_41.html

¹⁰ SR 822.221; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c822_221.html

¹¹ SR 822.222; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c822_222.html

verwendet werden darf, in der VTS geregelt wird, äussert sich die E-StBV zur Frage, ob ein derart zugelassenes bzw. verwendbares Fahrzeug *in einer konkreten Situation effektiv* verwendet werden darf (z. B. Betriebssicherheit, für deren Beurteilung dann wiederum die technischen Anforderungen der VTS von Bedeutung sind).

Diese Abgrenzung hat zur Folge, dass verschiedene Bestimmungen der heutigen VRV neu in die VTS verschoben werden (Beilage 1 C, Ziff. 1):

- Abmessungen von Fahrradanhängern (heute Art. 69 Abs. 2 VRV);
- Abgaswartung des Fahrzeugs: Pflichten der Halterin oder des Halters (heute Art. 59a VRV; dagegen bleibt die Pflicht der Führerin bzw. des Führers, das Abgas-Wartungsdokument mitzuführen, weiterhin bei den Verkehrsregeln, vgl. Art. 24 E-StBV);
- Beleuchtung von Tierfuhrwerken, Handwagen, Motoreinachsen sowie Arbeitsanhängern der Feuerwehr und des Zivilschutzes (heute Art. 30 Abs. 4 VRV; neu in VTS analog Art. 216).

Die Zulassung von Fahrzeugführerinnen und -führern zum Strassenverkehr wird in der Verkehrszulassungsverordnung (VZV)¹² geregelt. Die E-StBV soll demgegenüber nicht Regeln enthalten, welche spezifisch bei der Ausbildung zur Fahrzeugführerin und zum Fahrzeugführer zu beachten sind. Daher wird der heutige Art. 27 «Lernfahrten» VRV neu in die VZV verschoben (Beilage 1 C, Ziff. 3).

Die Bestimmungen, welche den Nachweis der Fahruntfähigkeit betreffen (Art. 2 Abs. 2 - 2 ter) werden aufgrund des Sachzusammenhangs in die Strassenkontrollverordnung (SKV)¹³ verschoben (Beilage 1 C, Ziff. 2).

4. Keine Wiederholungen innerhalb derselben Verordnung

- An verschiedenen Stellen der heutigen Verordnungen werden Weisungsbefugnisse genannt, welche durch die in den Schlussbestimmungen begründete allgemeine Weisungskompetenz ohnehin gegeben sind. Es zeigt sich, dass zu einzelnen Gegenständen Weisungen vorhanden sind, ohne dass dies bei der entsprechenden Verordnungsbestimmung ausdrücklich vorgesehen ist, aber auch, dass zu gewissen Gegenständen keine Weisungen vorliegen, obschon bei der entsprechenden Verordnungsbestimmung die Weisungskompetenz ausdrücklich genannt wird. In den neuen Entwürfen wird daher einzig eine generelle Weisungskompetenz genannt. Die Transparenz bezüglich der Weisungen bleibt dennoch gewährleistet, da diese stets auf der Website des ASTRA publiziert werden.
- Verschiedene Zusatztafeln werden in gleicher Weise sowohl bei einzelnen Signalen als auch unter dem Kapitel «Ergänzende Angaben zu Signalen» genannt. Neu werden Zusatztafeln dann bei den einzelnen Signalen erwähnt, wenn sie eine zwingende Ergänzung zu einem bestimmten Signal darstellen (vgl. Art. 102 Abs. 1 Bst. j E-StBV) und in allen andern Fällen im Kapitel «Signalergänzende Angaben».
- Die Ausnahmen von der Pflicht, Signale zu verfügen und zu veröffentlichen, sind heute bei den Verfahrensbestimmungen (Art. 107 Abs. 3 SSV) und zum Teil (aber nicht in jedem Fall) zusätzlich bei den einzelnen Signalen genannt (z. B. Art. 21 Abs. 1 und 2, Art. 31 Abs. 3 SSV). Neu wird dieser Aspekt ausschliesslich bei den Verfahrensbestimmungen geregelt.
- Heute ist sowohl bei den Grundsätzen (Art. 16 Abs. 2 SSV) als auch bei den spezifischen Signalen (Art. 22, 23, 26 SSV) und bei den Ende-Signalen (Art. 32 SSV) beschrieben, dass die Signale «Höchstgeschwindigkeit», «Mindestgeschwindigkeit», «Überholen verboten» und «Überholen für Lastwagen verboten» mit dem entsprechenden Ende-Signal aufgehoben werden können.
Neu sind die Ende-Signale (mit Ausnahme des Ortsendesignals, welches gewisse spezielle Eigenschaften aufweist) nur noch in den allgemeinen Bestimmung über Vorschriftssignale aufgeführt (vgl. Art. 99 und 100 E-StBV, Art. 20 E-BSSV).

¹² SR 741.51; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_51.html

¹³ SR 741.013; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_013.html

5. Keine Querverweise

Verweise innerhalb von Verordnungen oder auf Bestimmungen anderer Verordnungen mögen von der Anwenderin oder vom Anwender als benutzerfreundlich empfunden werden. Indessen ist es nicht möglich, alle Verbindungen mit anderen Bestimmungen aufzuzeigen. Die Verweise bleiben zwangsläufig immer lückenhaft und vor allem mit Revisionen können Verweise auch überflüssig oder unzutreffend werden. Bei den Entwürfen wurde daher auf Verweise weitgehend verzichtet. Es wird davon ausgegangen, dass der Bedarf nach Verweisen innerhalb derselben Verordnung mit einer optimierten Struktur der Verordnungen und der Bedarf nach Verweisen auf andere Verordnungen mit einer besseren Abgrenzung der Regelungsgegenstände der verschiedenen Verordnungen vermindert werden kann.

- Verweis auf gesetzlichen Rechtsvortritt (Art. 36 Abs. 2 SVG) bei Hauptstrassen (vgl. Art. 1 Abs. 7 und Art. 38 Abs. 1 SSV).
- Weitere Verweise in VRV Art. 1 Abs. 3 und 5, 23 Abs. 3 Bst. a und in SSV Art. 19 Abs. 2, 22 Abs. 2 und 5, 33 Abs. 1, 36 Abs. 1, 45 Abs. 2.

6. Keine unechten Vorbehalte

Verschiedentlich werden in den heutigen Verordnungen Bestimmungen vorbehalten, welche ohnehin Anwendung finden würden. Es handelt sich von der Funktion her eher um Verweise. Diese unechten Vorbehalte sind daher unnötig und werden in den neuen Entwürfen nicht mehr erwähnt.

- Vorbehalt von abweichenden Zeichen der Polizei und besonderen Lichtern für Fussgängerinnen und Fussgänger (Art. 47 Abs. 6 VRV).
- Vorbehalt der Verordnung zum BG über die Bekämpfung von Tierseuchen und der Tierenschutzverordnung (Art. 74 Abs. 4 VRV).
- Vorbehalt betreffend Sondervorschriften für den militärischen Strassenverkehr (Art. 97 Abs. 2 VRV).
- Vorbehalt von auf Zusatztafeln vermerkten Ausnahmen (Art. 34 Abs. 1 SSV).
- Weitere unechte Vorbehalte in Art. 63 Abs. 1 und Art. 101 Abs. 1 SSV.

7. Keine Erläuterungen

Erklärungen, denen kein normativer Charakter zukommt, werden weitgehend gestrichen. Auf beispielhafte Aufzählungen ist zu verzichten.

- Personen, die auf der Fahrbahn arbeiten, müssen Kleidung nach SN 640 710 tragen, «durch die sie sowohl bei Tag als auch bei Nacht gut sichtbar sind»: Auf die Begründung, weshalb diese Kleidung getragen werden muss, wird neu verzichtet (Art. 10 Abs. 2 E-StBV).
- Kurvensignale warnen vor Kurven, die wegen ihrer Anlage (z. B. fehlende Überhöhung, starke oder ungleichmässige Krümmung der Fahrbahn) zur Mässigung der Geschwindigkeit zwingen. Hier wird die Begründung zwar belassen, dagegen wird auf die beispielhafte Aufzählung verzichtet (Art. 84 E-StBV; ebenso beim Signal «Unebenheiten der Fahrbahn», vgl. Art. 85 E-StBV).
- Auf die Nennung von Beispielen für Fälle, in denen der Vortritt nicht geregelt ist und wo die Führerinnen und die Führer besonders vorsichtig zu fahren und sich über den Vortritt zu verständigen haben, wird neu verzichtet (vgl. Art. 58 Abs. 3 E-StBV).
- Für den Verzicht auf die Nennung von Beispielen und Erläuterungen vgl. auch Art. 32 Abs. 4, 63 Abs. 4, 89 E-StBV.

8. Abstrahierungen: Einsatz von Generalklauseln

Neu wird versucht, gewisse Aspekte, die heute in verschiedenen Einzelbestimmungen in einem ähnlichen Sinn enthalten sind, zu verallgemeinern. Zum Teil werden Generalklauseln eingeführt oder erweitert bzw. konkretisiert, damit auf beispielhafte Aufzählungen verzichtet werden kann.

- Die Aufmerksamkeits- und Rücksichtnahmepflicht ist neu in genereller Weise (unter Aufzählung gewisser besonders wichtiger Fälle) ganz am Anfang der Verordnung enthalten (Art. 4 E-StBV). Damit soll einerseits dieser Aspekt aufgewertet werden, andererseits kann in diversen Bestimmungen auf die Erwähnung dieser Pflicht verzichtet werden (heute Art. 41 Abs. 2, 41a VRV, Art. 22a SSV).
- Heute werden diverse Verhaltensweisen aufgezählt, die gegen das Verbot, vermeidbaren Lärm zu erzeugen, verstossen. Diese explizite Aufzählung erschwert die Subsumtion weiterer möglicher Fälle unter das Verbot. Neu soll die Generalklausel ergänzt und auf die Aufzählung verzichtet werden (»dürfen ...keinen vermeidbaren Lärm erzeugen, weder durch die Fahrweise noch auf andere Art«, Art. 44a Abs. 1 E-StBV).
- Die Möglichkeit, die Symbole auf Signalen seitenverkehrt abzubilden, wird neu in einem generellen Sinn geregelt (Art. 6 Abs. 5 E-BSSV) und nicht mehr bei den einzelnen Signalen (vgl. heute Art. 8 Abs. 3, 14 Abs. 3 SSV).
- Anstatt wie bisher die verschiedenen Signale für die vorgeschriebene Fahrtrichtung je einzeln zu beschreiben (heute Art. 24 SSV), wird neu bloss die Aussage gemacht, dass in die angezeigte Richtung gefahren werden muss (vgl. Art. 113 Abs. 1 E-StBV).
- Die Farbe der Symbole (und der Schrift) wurde bisher bei den einzelnen Signalkategorien beschrieben (heute z. B. Art. 3 Abs. 1, 16 Abs. 1, 44 Abs. 1, 50 Abs. 1 SSV). Neu wird im Sinn einer Generalklausel festgelegt, in welcher Farbe Symbole und Aufschriften auf den unterschiedlichen Untergründen erscheinen müssen (Art. 8 Abs. 2 E-BSSV).
- Die Vorschrift, wonach saisonal bedingte Hinweise, Warnungen oder Vorschriften zu entfernen sind, sobald sie nicht mehr als nötig erscheinen, wird verallgemeinert (Art. 4 Abs. 1 E-BSSV) und muss daher nicht mehr bei einzelnen Signalen erwähnt werden (heute Art. 5 Abs. 2, 19 Abs. 4, 29 Abs. 2 und 65 Abs. 4 SSV).

9. Abstrahierung: nicht zu viele in sich abgeschlossene Einzelthemen/-kapitel

Es wird vermieden, allzu oft einzelne Regelungsgegenstände in sich abgeschlossen darzustellen, weil solche in sich abgeschlossenen Themen zwingend unnötige Wiederholungen der (eben doch noch geltenden!) allgemeinen Regeln erfordern. Stattdessen sollen bei den allgemein geltenden Regeln die Spezialregeln für bestimmte Situationen eingefügt werden.

- Die fahrzeugähnlichen Geräte (fäG) werden nicht mehr umfassend in einem eigenen Abschnitt geregelt (vgl. Art. 50 und 50a VRV). Neu werden nur noch die spezifischen Regeln für diese fäG in einer eigenen Bestimmung geregelt, während sich die übrigen Regeln aus der Gleichstellung der fäG mit anderen Verkehrsteilnehmerkategorien (also je nach Verwendungsart entweder mit Fussgängerinnen und Fussgängern oder mit Radfahrerinnen und Radfahrern) ergeben (Art. 12 E-StBV). Dadurch kann u. a. vermieden werden, dass die Bestimmung für Spiele gleichlautend dupliziert werden muss (vgl. Art. 46 Abs. 2bis und Art. 50 Abs. 2 der heutigen VRV).
- Die Bestimmungen betreffend Autobahnen und Autostrassen einerseits und Bahnübergängen andererseits, die heute (grösstenteils) in einem eigenen Kapitel (11. und 12. Kapitel SSV) enthalten sind, werden aufgeteilt und bei den jeweiligen Signalkategorien bzw. Signalen integriert (vgl. Art. 16, 46, 51 ff, 72, aber auch 21 Abs. 3 E-BSSV).

10. Stufengerechtigkeit und Normenkonzept

Dem Aspekt der Stufengerechtigkeit der Normen soll ein erhöhtes Gewicht beigemessen werden. Zum Teil werden Regelungen, die bisher in Weisungen enthalten waren, neu in die Bundesratsverordnung aufgenommen, zum Teil sollen Regelungen, die bisher in der Verordnung enthalten waren, neu auf die untergeordnete Ebene verlagert werden.

Rechtsverbindliche Regelungen auf untergeordneter Stufe können entweder durch das UVEK oder durch das ASTRA erlassen werden. In Anlehnung an die meisten übrigen Verordnungen im Bereich des Strassenverkehrsrechts soll die Weisungskompetenz aufgrund des technischen Regelungsgehalts grundsätzlich an das ASTRA übertragen werden. Dem UVEK bleibt weiterhin die Kompetenz, Normen von privaten Organisationen als rechtsverbindlich zu erklären.

Generell-abstrakte Regelungen sollen dabei durch das UVEK in Form von Departementsverordnungen und durch das ASTRA in Form von Weisungen erlassen werden. Die Weisungen werden nicht in die systematische Rechtssammlung des Bundes übernommen, aber auf der Internetseite des ASTRA zur Verfügung gestellt. Erläuternde Texte des ASTRA zu den Rechtsbestimmungen sollen ebenfalls auf der Internetseite des ASTRA veröffentlicht und den interessierten Kreisen als Kreisschreiben zur Kenntnis gebracht werden.

E. Entrümpelung

Der Abbau der Regelungsdichte durch materielle Änderungen bildet die Ausnahme. Folgende Ziele sind bei der Aufhebung von Bestimmungen zu verfolgen: Veraltete Regeln, Regeln mit geringer praktischer Bedeutung sollen aufgehoben und auf die Regulierung von Gegenständen anderer Rechtsgebiete soll verzichtet werden. Zudem gilt es unnötige Differenzierungen, Ausnahmen oder Alternativmöglichkeiten zu vermeiden.

Die nachfolgenden unter den einzelnen Ziffern aufgeführten Beispiele sind nicht abschliessender Natur.

1. Veraltete Regeln:

- Geschlossene Fussgängerkolonnen kommen heute viel seltener vor als noch zu Zeiten des Erlasses der aktuellen VRV. Heute dürften sie vor allem noch beim Militär auftreten, aber auch dort an Bedeutung verloren haben. Die Festlegung von Regeln für Fussgängerkolonnen, welche von den grundsätzlich für Fussgängerinnen und Fussgänger geltenden Regeln abweichen, erscheint nicht mehr erforderlich. Daher werden der heutige Artikel 49 VRV und damit zusammenhängend Artikel 26 Absatz 1 und 2 (Satz 1) VRV ersatzlos aufgehoben.
- Die Regeln über das Mitführen von sperrigen sowie spitzigen und kantigen Gegenständen durch Fussgängerinnen und Fussgänger dürften ebenfalls stark an Bedeutung verloren haben. Der heutige Artikel 48 Absatz 2 VRV wird daher aufgehoben. Die berechtigten Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind im Übrigen durch das OR und das StGB ausreichend geschützt.
- Die Bestimmung, wonach Traktoren Autobahnen und Autostrassen nicht benützen dürfen (Art. 35 Abs. 2 VRV), ist obsolet, seit auf Autobahnen und Autostrassen nur noch Fahrzeuge zugelassen sind, die eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen können.
- Die Bestimmung, wonach Motorfahrzeuge mit Metallreifen oder Raupen Strassen mit aufgeweichtem Belag nicht befahren dürfen (vgl. Art. 59 Abs. 2 VRV), wird aufgehoben, weil kaum noch Fahrzeuge mit Metallreifen verkehren und auch Strassen mit aufgeweichtem Belag eine Ausnahme bilden und für Raupenfahrzeuge ohnehin eine Ausnahmegewilligung erforderlich ist, in welcher die erforderlichen Auflagen festgehalten werden.
- Die Bestimmung, wonach schwere Motorwagen, wenn sie ausserorts vor Bahnübergängen halten, einen Abstand von 100 m zum Übergang zu wahren haben, um nachfolgenden Fahr-

zeugen das Überholen zu erleichtern (Art. 24 Abs. 1, 1. Satz VRV), hat einerseits stark an Bedeutung verloren, seitdem auch schwere Anhängerzüge ausserorts mit 80 km/h verkehren dürfen, und damit dürfte der Bedarf nach der Schaffung von Überholmöglichkeiten gesunken sein. Andererseits dürfte es sich hierbei auch um eine Spezialbestimmung handeln, die schon heute kaum bekannt ist und dementsprechend selten Anwendung findet. Sie erscheint auch aus diesem Blickwinkel als Sonderfall und hat mehr theoretische als praktische Bedeutung. Sinnvoller ist es, die umfassendere Pflicht von langsamen Motorfahrzeugen, den schnelleren ausserorts das Überholen zu erleichtern (Art. 54 Abs. 4 E-StBV) beizubehalten und zu betonen. Im Einzelfall kann sich das bisher in Artikel 24 Absatz 1 VRV verlangte Verhalten dann auch weiterhin aus der neuen generelleren Vorschrift im neuen Artikel 54 Absatz 4 E-StBV ergeben

- Die Bestimmungen, wonach Reiterinnen/Reiter, Führerinnen/Führer von Tierfuhrwerken, Herden oder Einzeltieren die Tiere soweit vor dem Bahnübergang anhalten müssen, dass die Tiere nicht erschrecken (Art. 24 Abs. 1, 2. Satz VRV), und wonach Fahrzeuge mit Reifen oder Raupen aus Metall sowie Tierfuhrwerke und Reiterinnen/Reiter Bahnübergänge nur im Schrittempo überqueren dürfen (Art. 24 Abs. 2 VRV), scheinen nicht mehr erforderlich. Die genannten Fahrzeuge weisen kaum noch eine Bedeutung auf, und bei Führerinnen und Führern von Tierfuhrwerken und Tieren sowie bei Reiterinnen und Reitern liegt es im offensichtlichen Eigeninteresse, Bahnübergänge vorsichtig zu überqueren.
- Angesichts der gestiegenen Verkehrsdichte dürfte die Regel, wonach Strassenbahnen, die nicht am Strassenrand fahren, überholt werden dürfen, wo keine Strasse einmündet und wenn jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist (Art. 25 Abs. 1 VRV), heute weder ein breites Anwendungsfeld noch eine wirkliche Berechtigung (aus Sicht Verkehrssicherheit) haben.
- Die Bestimmung, wonach bei dichtem Verkehr die Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Streifen rechts zu gehen und die Fahrbahn möglichst in Gruppen zu überschreiten haben (Art. 47 Abs. 4 VRV), entspricht weder den (heutigen) Realitäten noch ist sie durchsetzbar. Zudem könnte sie bei den Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern (falsche) Vorstellungen hervorrufen, welche sich zulasten der Verkehrssicherheit auswirken.
- Die Bestimmung, wonach im Ernstfall an Motorwagen zwei für Hand- oder Pferdezug einggerichtete Feuerwehrgeräte mitgeführt werden dürfen (Art. 68 Abs. 6 VRV), dürfte angesichts der Entwicklung kaum mehr eine Bedeutung aufweisen und wird aufgehoben.
- Strassen mit Einbahnverkehr mit wechselnder Fahrtrichtung kommen kaum mehr vor. Die daran gebundenen Regeln sind ungewöhnlich (Art. 18 Abs. 6 und 7 SSV) und werden aufgehoben. Bei diesen seltenen Strassen sollen die an die Ausnahme vom Signal «Einfahrt verboten» geknüpften Bedingungen auf Zusatztafeln dargestellt werden.
- Das Mitführen von Anhängern wird heute auf unnötige Art und Weise recht differenziert geregelt (Art. 68 bis 70 VRV). Dasselbe gilt hinsichtlich des (übrigen) Schleppens und Stossens (Art. 71 und 72 VRV), obschon diese Vorgänge stark an Bedeutung und Berechtigung verloren haben dürften, weshalb auf die verschiedenen Differenzierungen verzichtet werden kann. Gleichzeitig fehlt heute (zumindest vom Wortlaut her) eine saubere Trennung zwischen dem Schleppen im Falle einer Panne und jenem in den übrigen Fällen, obwohl davon ausgegangen werden kann, dass diese Unterscheidung an sich schon der heutigen VRV zugrunde liegt. Neu wird dementsprechend nur noch zwischen «Mitführen von Anhängern», «Schleppen von Pannenfahrzeugen» und «Stossen und Schleppen in den übrigen Fällen» unterschieden (Art. 28 bis 31 E-StBV) und auf weitere Differenzierungen weitestgehend verzichtet.
- Bei Bestehen einer Helmtragpflicht muss grundsätzlich ein Helm verwendet werden, der nach dem ECE-Reglement Nr. 22 geprüft ist. Davon ausgenommen sind heute aber die Führerinnen und Führer von Motorfahrrädern, deren Helm lediglich typengeprüft sein muss (Art. 3b Abs. 1 und 3 VRV). Der Grund für diese Ausnahme lag offenbar darin, dass zum Zeitpunkt der Einführung der entsprechenden Pflicht von der bfu empfohlene Helme im Handel waren, welche nicht vollumfänglich dem ECE-Reglement entsprachen und weiterhin zugelassen werden

sollten. Diese Helme werden aufgrund ihres Alters heute kaum mehr verwendet. Aus heutiger Sicht erscheint die Ausnahme weder als erforderlich noch als zweckmässig. Daher sollen die Helme für Motorfahrradfahrerinnen und -fahrer dieselben Anforderungen erfüllen wie jene für die anderen Fahrzeugkategorien (Art. 20 E-StBV). Motorfahrradhelme, welche lediglich den heutigen Vorschriften entsprechen, können während einer Übergangszeit noch weiterverwendet werden.

2. Fehlender Regelungsbedarf im Strassenverkehrsrecht:

Folgende Bestimmungen werden aufgehoben, weil kein Regelungsbedarf erkannt wird:

- Regel, wonach Radfahrerinnen und Radfahrer die Pedale nicht loslassen dürfen (Art. 3 Abs. 3 zweiter Satzteil VRV).
- Bestimmung, wonach die Durchfahrt zwischen Haltestellen-Inseln gestattet ist, wenn keine Strassenbahn sich dort befindet oder herannaht (Art. 7 Abs. 4 VRV).
- Abstandsvorschrift für Fahrzeuge, welche einem vortrittsberechtigten Fahrzeug mit Blaulicht folgen (Art. 16 Abs. 2 zweiter Satz VRV).
- Abstandsvorschrift beim Warten hinter stillstehenden Strassenbahnen (Art. 25 Abs. 5, 2. Satz VRV).
- Die Bestimmung, wonach Schaulustige sich nicht bei Unfallstellen aufhalten und keine Fahrzeuge in der Nähe parkieren dürfen (Art. 54 Abs. 3 VRV), dürfte auf das effektive Verhalten kaum einen Einfluss haben. Zudem kommt der Polizei eine allgemeine Weisungsbefugnis zu.
- Aus Sicht der Schutzgüter des Strassenverkehrsrechts (Verkehrssicherheit, Umweltschutz) erscheinen die Bestimmungen über den Leichentransport (Art. 75 VRV) nicht als erforderlich. Allenfalls wäre dieser Gegenstand in anderen Rechtsgebieten zu regeln.
- Dass in schützenswerten Ortsbildern bei der Signalisation besondere Rücksicht auf die baulichen Gegebenheiten des Ortes zu nehmen ist (Art. 101 Abs. 3bis SSV), stellt ebenfalls nicht ein primäres Anliegen des Strassenverkehrsrechts dar. Eine entsprechende Pflicht müsste sich aus der Gesetzgebung über den Ortsbildschutz ergeben.

3. Unnötige Differenzierungen:

- Die Ausnahme, welche es erlaubt, auf gewölbten oder sonst schwer zu befahrenden Strassen und in Linkskurven vom Rechtsfahrgebot abzuweichen (Art. 7 Abs. 1 VRV), wird nicht mehr aufgeführt.
- Auf das Verbot der Benutzung von Radwegen durch Fahrräder mit Anhängern (Art. 40 Abs. 2 VRV) wird neu verzichtet, zudem wird die Beschränkung der Benutzungspflicht von Radwegen auf einspurige Fahrräder fallen gelassen (Art. 33 Abs. 1 SSV). Neu sollen auch die Fahrerinnen und Fahrer von mehrspurigen Fahrrädern und von Fahrrädern mit Anhängern verpflichtet werden, den Radweg zu benutzen (Art. 116 Abs. 1 E-StBV).
- Heute haben die Fussgängerinnen und Fussgänger auf der Fahrbahn grundsätzlich links zu gehen. Führen sie ein Fahrzeug, ausgenommen einen Kinderwagen mit sich, müssen sie rechts gehen (Art. 46 Abs.1 VRV). Die Bedeutung dieser Regeln dürfte abgenommen haben, weil die Fälle, in denen die Fussgängerinnen und Fussgänger die Fahrbahn benutzen müssen, zurückgegangen sind. Die Regelung ist kompliziert, in der Bevölkerung wenig bekannt und schlussendlich auch nicht sehr plausibel: Fussgängerinnen oder Fussgänger, welche einen Behindertenrollstuhl schieben, müssen rechts gehen, jene welche einen Kinderwagen mit sich führen, dagegen links. Neu sollen alle Fussgängerinnen und Fussgänger grundsätzlich links gehen, auch wenn sie als Fussgängerinnen und Fussgänger (und nicht als Fahrzeugführerinnen oder Fahrzeugführer nach den Regeln über den Fahrverkehr!) ein Fahrzeug mit sich führen (Art. 8 Abs. 1 E-StBV).

- Das Symbol eines Lastwagens bezieht sich auf dem Überholverbot «Überholen für Lastwagen verboten» (2.45; Art. 26 Abs. 2 SSV) sowie auf dem Signal «Mindestabstand» (2.47; 28 Abs. 1 SSV) auf alle Motorwagen und Sattelmotorfahrzeuge, deren Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt. Auf den übrigen Signalen bezieht sich das Symbol auf die schweren Motorwagen zum Sachtransport (z. B. Art. 19 Abs. 1 Bst. d SSV). Neu soll die Bedeutung des Symbols einheitlich festgelegt werden (Art. 107 Abs. 2, 108 E-StBV).
- Beschränkung auf das Mitführen eines einachsigen Anhängers an «übrigen Fahrzeugen» in Artikel 69 Absatz 1 VRV wird aufgehoben. Neu darf gemäss Artikel 28 Absatz 1 E-StBV an Motorfahrzeugen und Fahrrädern grundsätzlich ein beliebiger Anhänger mitgeführt werden.
- Die heutigen Absätze 6 und 7 von Artikel 67 VRV, wonach für alte Fahrzeuge höhere Achslasten zulässig sind, werden ersatzlos gestrichen. Die betroffenen Fahrzeuge konnten nun bereits über eine sehr lange Zeit von diesen Ausnahmegestimmungen profitieren. Neu soll aber nach Möglichkeit auf solche Ausnahmen und Differenzierungen verzichtet werden und die allgemeinen Regeln und Standards sollen eingehalten sein. Da überdies der praktische Bedarf relativ gering sein dürfte, weil die Bestimmungen nur noch eine kleine Anzahl Fahrzeuge betreffen und diese mit den normalen Achslasten weiterhin verkehren dürfen, rechtfertigt sich ein Verzicht auf diese Sonderregeln.

4. Abbau des Schilderwalds

Es liegt im Aufgabenbereich der Vollzugsbehörden dafür zu sorgen, dass kein Schilderwald entsteht und dass unnötige Signale entfernt werden. Auf Ebene der Rechtsetzung kann für diese Problematik lediglich ein untergeordneter Beitrag geleistet werden, zumal bereits heute ausdrücklich festgehalten wird, dass Signale und Markierungen nicht unnötigerweise angebracht werden, jedoch nicht fehlen dürfen, wo sie unerlässlich sind (Art. 101 Abs. 3 SSV). Es wurde versucht, diese für die Vermeidung eines Schilderwalds zentrale Bestimmung stärker zu betonen und sie auch besser durchsetzbar zu gestalten.

Im Rahmen der Vorkonsultation wurde vorgeschlagen, verschiedene Signale ersatzlos aufzuheben. Diese Vorschläge sind zum Teil auf heftige Kritik gestossen. Effektiv zeigte sich, dass für fast jedes Signal ein sinnvoller Einsatzbereich besteht. Aus diesen Gründen werden in den vorliegenden Entwürfen nur noch wenige Signale zur Aufhebung vorgeschlagen. Hingegen sind die spezifischen Anordnungsbedingungen für gewisse Signale in einem restriktiveren Sinn als bisher formuliert, so dass der Anwendungsbereich der betroffenen Signale auf die tatsächlich sinnvollen Fälle eingeschränkt wird. Bei vielen Signalen waren bisher gar keine spezifischen Anordnungsbedingungen vorhanden. Es kann also festgehalten werden, dass der textliche Umfang dieser Bedingungen zunimmt mit dem Ziel, weniger Signale auf der Strasse zu haben.

4.1 Modifizierte Aufstellungsvorschriften und Anordnungsbedingungen:

- Grundsatz: Eine Anordnung ist nur an einer einzigen Stelle zu signalisieren (Art. 7 Abs. 2 E-BSSV).
- Bisher war geregelt, dass am gleichen Pfosten zwei, in zwingenden Ausnahmefällen drei Signale angebracht werden dürfen (Art. 101 Abs. 6 SSV). Die Praxis legt diese Bestimmung oft extensiv aus, indem sie ergänzende Angaben zu Signalen nicht berücksichtigt oder z. T. indem sie eine Tafel, auf der mehrere Signale angeordnet sind, als ein einziges Signal im Sinne von Artikel 101 Absatz 6 SSV betrachtet. Die Bestimmung hat zum Zweck, die gute Erkennbarkeit jeder Anordnung zu gewährleisten. Daher wird neu eine Formulierung vorgeschlagen, welche ausdrückt, dass einzig die Anzahl Anordnungen pro Pfosten massgebend ist. Als Anordnung ist dabei auch jede einzelne ergänzende Angabe zu Signalen zu betrachten, wobei etwa eine beispielhafte Aufzählung als Einheit und damit als eine Anordnung zu betrachten ist. Angesichts der Praxis dürfte es aber unvermeidlich sein, diesfalls die Anzahl der möglichen Anordnungen zu erhöhen (neu maximal drei Signale pro Pfosten, in Ausnahmefällen vier). Zudem soll die Regel neu auch für Wegweiser und Lichtsignalanlagen gelten, wobei

zwei Wegweiser lediglich als ein Signal in Rechnung fallen (Art. 5 Abs. 2 E-BSSV). Eine Ausnahme gilt hier einzig für die Wegweisung für den Langsamverkehr. Sofern solche an einem Pfosten angebracht sind, an dem sich insgesamt ausschliesslich Wegweiser (und keine andern Signale) befinden, so ist die Zahl der Langsamverkehrswegweiser nicht beschränkt (Art. 5 Abs. 4 E-BSSV). Angesichts der beschränkten Geschwindigkeit und der Bedürfnisse des Langsamverkehrs scheint die Beschränkung der Anzahl der Wegweiser nicht als notwendig.

- Der Grundsatz, wonach Signale zu entfernen sind, sobald sie nicht mehr nötig sind, wird verdeutlicht, indem als Anwendungsfall die saisonal bedingten Hinweise, Warnungen oder Vorschriften ausdrücklich genannt werden (Art. 4 Abs. 1 E-BSSV).
- Bei einzelnen Signalen werden die Situationen, in denen sie angeordnet werden dürfen, eingeschränkt. Dies betrifft primär Gefahrensignale (z. B. Signale «Kurven», «Steinschlag» und «Schleudergefahr», Art. 10 und 11 E-BSSV).
- Markierte Parkflächen können, müssen aber nicht mehr zwingend signalisiert sein (Art. 169 Abs. 1 E-StBV; markierte Parkverbotsfelder und Halteverbotslinien müssen bereits heute nicht zusätzlich signalisiert sein).
- Der Grundsatz, wonach eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung bei Verzweigungen der Führerin und dem Führer von vortrittsberechtigten Nebenstrassen ausserorts zwingend angezeigt werden muss (heute Art. 39, 109 Abs. 5 SSV), wird fallen gelassen.

4.2 Optimierte Beachtung der Aufstellungs- und Anordnungsbedingungen:

Schlussendlich sind es die für die Signalisation zuständigen Behörden, welche dafür verantwortlich sind, dass kein Signalwald entsteht. Neu soll verlangt werden, dass örtliche Verkehrsanordnungen periodisch, insbesondere bei veränderten Voraussetzungen, zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen sind. Bewusst wird aber darauf verzichtet, den Behörden die Häufigkeit der regelmässigen Prüfungen konkret vorzugeben (Art. 4 Abs. 1 E-BSSV). Sie sollen schlicht in angemessenen Zeitabständen erfolgen, welche je nach konkreten Umständen auch variieren können. Dieser Bestimmung dürfte v. a. in der ersten Zeit nach Inkraftsetzung der neuen Verordnungen eine grosse Bedeutung zukommen: Die Behörden sollen nicht nur jene Signale prüfen, ändern oder entfernen, die den neuen Verordnungen direkt widersprechen, sondern sie sollen die Signalisation als Ganzes daraufhin überprüfen, ob sie mit den Ansätzen der neuen Verordnungen übereinstimmt (z. B. auch prüfen, ob neu vorhandene Möglichkeiten oder Spielräume genutzt werden sollten etc.).

Verschiedentlich kann man aber feststellen, dass diese Behörden tendenziell zu viele Signale aufstellen. Dies kann verschiedene, durchaus nachvollziehbare Gründe haben: Wenn die Behörde z. B. ein Gefahrensignal nicht aufstellt, wo es sein müsste, kann dies unliebsame Konsequenzen nach sich ziehen, und die Behörde könnte sich mit Schadenersatzforderungen konfrontiert sehen. Wenn hingegen ein Gefahrensignal aufgestellt wird, wo es nicht sein müsste, sind kaum negative Konsequenzen für die Behörden damit verbunden. Ebenso kann die Behörde im Einzelfall z. T. Schwierigkeiten aus dem Weg gehen, wenn sie einen Betriebswegweiser bewilligt anstatt ablehnt, obschon die entsprechenden Anordnungsbedingungen nicht erfüllt sind oder die Signalisation unter dem Aspekt der Wegweisungsfunktion gar nicht erforderlich wäre.

Der Bürgerin und dem Bürger sollen bessere Instrumente in die Hände gelegt werden, um gegen unzulässige Signale und Markierungen vorgehen zu können. Daher wird der Grundsatz statuiert, dass bei Signalen und Markierungen, welche nicht verfügt und veröffentlicht wurden, im Nachhinein eine anfechtbare Verfügung betreffend die rechtlichen Voraussetzungen für ihre Anbringung verlangt werden kann (Art. 77 Abs. 5 E-BSSV). Zudem kann die Behebung des Mangels verlangt werden, wenn Signale und Markierungen anderen Vorschriften als den rechtlichen Voraussetzungen für ihre Anbringung nicht entsprechen oder wenn Signale und Markierungen fehlen, wo sie notwendig sind. Wird diesem Begehren, den Mangel zu beheben, nicht entsprochen, so kann ebenfalls eine anfechtbare Verfügung verlangt werden (Art. 78 E-BSSV).

4.3 Aufhebung von Signalen:

Folgende Signale werden als nicht mehr erforderlich betrachtet und sollen aufgehoben werden:

- **Gefahrensignal «Fussgängerstreifen» (Art. 11 Abs. 1 SSV):**
Das Signal «Fussgängerstreifen» (1.22) kündigt Fussgängerstreifen an, die die Führerin oder der Führer nicht rechtzeitig erkennen kann oder Fussgängerstreifen auf dicht und schnell befahrenen Strassen.
Nicht rechtzeitig erkennbare Fussgängerstreifen können nicht toleriert und müssen saniert werden. Auf schnell befahrenen Strassen sind Fussgängerstreifen i. d. R. mit Lichtsignalanlagen zu sichern. Die bei Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlagen verträgliche Fahrzeugmenge wird auf Normebene beschränkt. Daher hat das Gefahrensignal «Fussgängerstreifen» seine Existenzberechtigung verloren.
Nach wie vor erhalten bleibt aber das Signal «Standort eines Fussgängerstreifens», mit dem beim Fussgängerstreifen dessen Standort verdeutlicht werden kann.
- **Gefahrensignal «Flugzeuge» (Art. 14 Abs. 2 SSV):**
Das Signal «Flugzeuge» warnt vor tieffliegenden Flugzeugen oder rollenden Flugzeugen in der Nähe von Flugplätzen und Flugpisten.
Im Bereich, in dem Flugzeuge starten und landen, ist in der Regel auch der Flugplatz bzw. die Flugpiste erkennbar. Dass mit tieffliegenden Flugzeugen gerechnet werden muss, ergibt sich aus dieser örtlichen Situation ohne Weiteres. Zudem wird man in der Regel hören und sehen, wenn sich ein Flugzeug nähert. Wenn demgegenüber Flugzeuge über eine Strasse rollen, dürfte eine Warnung mit dem Signal «Flugzeuge» ohnehin kaum ausreichend sein, sondern es müssten weitergehende Massnahmen ergriffen werden.
- **Vorschriftssignal «Mindestgeschwindigkeit» (Art. 23 SSV):**
Das Signal «Mindestgeschwindigkeit» schreibt die Geschwindigkeit in Stundenkilometern vor, die bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen nicht unterschritten werden darf. Fahrzeugen, die nicht so schnell fahren können oder dürfen (z. B. wegen Besonderheiten des Fahrzeugs oder der Ladung), ist das Weiterfahren untersagt.
Hauptanwendungsfall dieses Signals sind Autobahnen mit drei Fahrstreifen. Dort ist es aber aufgrund der neu vorgeschlagenen Bestimmung, wonach auf derartigen Autobahnen der linke Fahrstreifen nur noch von Fahrzeugen benützt werden darf, die eine Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h erreichen dürfen (nicht mehr wie bisher 80 km/h) nicht mehr notwendig und wird nicht mehr gebraucht. Auch ohne zusätzliches Signal soll es neu allen Fahrzeugen, die nicht mehr als 100 km/h fahren dürfen, verboten sein, den linken von drei Fahrstreifen zum Überholen zu benützen, wodurch z. B. Busse von der Nutzung dieses Fahrstreifens ausgeschlossen werden.
- **Vortrittsignale «Einfahrt von rechts» und «Einfahrt von links» (Art. 41 SSV):**
Die Signale «Einfahrt von rechts» (3.07) und «Einfahrt von links» (3.08) kündigen der Führerin bzw. dem Führer auf Autobahnen und Autostrassen an, dass sie oder er mit einfahrenden Fahrzeugen zu rechnen hat, gegenüber denen sie oder er vortrittsberechtigt ist.
Es besteht kaum der Bedarf, eine Autobahneinfahrt zu kennzeichnen. In den seltenen Fällen, wo dies erforderlich erscheint, wird bereits heute i. d. R. das Signal «Anzeige der Fahrstreifen» (4.77) verwendet. Der Bedarf nach den Signalen «Einfahrt von rechts» und «Einfahrt von links» ist heute kaum mehr gegeben. Hingewiesen werden kann noch darauf, dass gemäss Wiener Übereinkommen diesen Signalen – anders als in der Schweiz - keine andere Bedeutung beigemessen wird als dem Signal «Verzweigung mit Strasse ohne Vortritt».
- **Vortrittsignal «Doppeltes Andreaskreuz» (Art. 93 Abs. 3 SSV):**
Das «Einfache Andreaskreuz» kennzeichnet einen Bahnübergang mit einem Gleis, das «Doppelte Andreaskreuz» einen Bahnübergang mit mehreren Gleisen.
Ob ein Bahnübergang mit einem Gleis oder mehreren Gleisen ausgestattet ist, dürfte für die Verkehrsteilnehmenden keine Rolle spielen. Daher sollen die Signale «Doppeltes Andreaskreuz» (3.23, 3.25) aufgehoben werden. Selbstverständlich soll aber das «Einfache Andreaskreuz» (3.22, 3.24) erhalten bleiben.

- **Gefahrensignal «Distanzbake» (Art. 10 Abs. 3 SSV):**
Gemäss heutigem Recht stehen zwischen den Signalen «Schranken» und «Bahnübergang ohne Schranken» und dem Bahnübergang noch drei Distanzbaken.
Für die Aufstellung der Signale «Schranken» und «Bahnübergang ohne Schranken» finden dieselben Distanzvorschriften Anwendung wie für die übrigen Gefahrensignale. Weitere Distanzkennzeichnungen scheinen überflüssig und keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit zu haben. Daher sollen in Zukunft keine Distanzbaken mehr angebracht werden.
- **Verhaltenshinweis «Wasserschutzgebiet» (Art. 46 Abs. 4 SSV):**
Wasserschutzgebiete sind Instrumente des Umweltschutzrechts, in denen ein bestimmtes Verhalten verlangt bzw. bestimmte Verhaltensweisen untersagt werden. Diese Pflichten gelten grundsätzlich, d. h. unabhängig davon, ob es sich um eine öffentliche Strasse handelt oder nicht. In der bisherigen SSV war mit diesem Signal einzig die Anweisung verbunden, sich besonders vorsichtig zu verhalten. Eine derartige Pflicht kommt aber jeder Führerin und jedem Führer von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern zu; entsprechend haben sie eine Zusatzausbildung abzulegen. Daher kann auf dieses Signal verzichtet werden. Weiterhin beibehalten wird demgegenüber das Signal «Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung».
- **Verhaltenshinweis «Vorwegweiser für bestimmte Fahrzeugarten» (Art. 54 Abs. 1 SSV):**
Bereits das Signal «Wegweiser für bestimmte Fahrzeugarten» (4.45) wird nicht häufig verwendet. Der Bedarf nach einem entsprechenden Vorsignal «Vorwegweiser für bestimmte Fahrzeugarten» (4.23) ist kaum gegeben, zumal es von der Darstellungsform her als verpflichtendes Signal verstanden werden könnte.
- **Wegweiser Endetafel «Route für Fahrräder, Mountainbikes oder fäG» (Art. 54a Abs. 7 SSV):**
Eine Endetafel zu einem Wegweiser stellt grundsätzlich ein systemfremdes Element dar. Die Wegweiser sind nicht mit Rechten und Pflichten verbunden, deren Geltung beendet werden kann oder muss. Der praktische Bedarf nach diesem Ende-Signal scheint zudem sehr beschränkt.
- **Hinweissignal «Telefon» (Art. 62 Abs. 1 SSV):**
Angesichts des Rückgangs öffentlicher Telefone und der Ausbreitung der Mobilfunktelefonie hat das Signal «Telefon» (4.81) seine Bedeutung verloren. Erhalten bleibt einzig die Signalvariante «Notfalltelefon», welche bereits heute in Artikel 62 Absatz 3 SSV vorgesehen ist, wobei deren Einsatzbereich neu auf signalisierte Tunnels beschränkt werden soll. Nach wie vor erhalten bleibt überdies die Zusatztafel «Notfalltelefon» (5.57), die dem Signal «Abstellplatz für Pannenfahrzeuge» beigefügt werden kann.
- **Hinweissignal «Pannenhilfe» (Art. 62 Abs. 1 SSV):**
Auch dieses Signal hat seine Berechtigung mit der Ausbreitung der mobilen Pannenhilfedienste, der Mobilfunktechnologie und der Navigationssysteme weitgehend verloren.
- **Hinweissignal «Gottesdienst» (Art. 62 Abs. 1 SSV):**
Das Signal «Gottesdienst» (4.91) hat als Information zwar seine Berechtigung, weist aber keine eigentliche verkehrsrechtliche Bedeutung auf und wird daher in den neuen Verordnungsentwürfen nicht mehr vorgesehen. Da das Signal «Gottesdienst» aber keine Verwechslungsgefahr mit anderen Signalen aufweist, können die Tafeln (anders als die übrigen zur Aufhebung vorgeschlagenen Signale) weiterhin als Information aufgestellt werden, sofern sie die Anforderungen an die im Bereich der Strasse aufgestellten «anderen Ankündigungen» erfüllen (keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit).
- **Verhaltenshinweis «Spital» (Art. 47 Abs. 3 SSV)**
Das Signal wird schon heute primär wegweisend eingesetzt und dürfte wohl in der Praxis von den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern kaum als Verhaltenshinweis wahrgenommen werden. Ihm kommt als solches daher kaum Bedeutung zu. Dem Bedürfnis nach Wegweisung zu Spitälern wird gleichzeitig aber Rechnung getragen, indem neu ein eigener Wegweiser «Notfallspital» zur Verfügung gestellt werden wird, mit welchem zwar nicht der Weg zu jeglichen Spitälern aber zumindest jener zu Akutspitälern mit 24-Stunden-Notfallaufnahme angezeigt werden kann.

- Wegweisungssignal «Hinweis auf Polizeistützpunkt» (Art. 89 Abs. 5 SSV):
Zur Ankündigung von Polizeistützpunkten wird 700 - 800 m vor der Zufahrt oder der entsprechenden Ausfahrt dieses Signal (4.71) mit Distanzangabe angebracht. Nach Artikel 51 Absatz 2 und 52 Absatz 5, letzter Satz E-BSSV sowie den Weisungen über die Wegweisung bei Anschlüssen und Namen der Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen vom 29.4.1996 kann der Hinweis auf die Polizei jederzeit auch auf Wegweisungs-Tafeln angebracht werden. Damit besteht eine ausreichende Signalisationsmöglichkeit. Es braucht keine weiteren.
- Zusatztafel «Fahrbahnbreite» (Art. 65 Abs. 6 SSV):
Die dem Signal «Engpass» (1.07) beigefügte Zusatztafel «Fahrbahnbreite» (5.15) gibt die Breite der Fahrbahn an ihrer schmälisten Stelle an.
Bei einem Engpass ist aber primär die Regelung des Vortritts von Bedeutung, ebenso die Frage, ob gewisse Fahrzeuge von ihrer Breite her ausgeschlossen werden müssen (dann müsste das Signal «Höchstbreite» verwendet werden). Demgegenüber weist die Angabe der minimalen Fahrbahnbreite kaum einen Mehrwert auf.
- Zusatztafel «Schiesslärm» (Art. 65 Abs. 7 SSV):
Auch die dem Signal «Andere Gefahren» (1.30) beigefügte Zusatztafel «Schiesslärm» (5.16) weist aus Sicht des Strassenverkehrs kaum einen Mehrwert auf. Das Signal soll hier das Erschrecken der Verkehrsteilnehmenden verhindern. Es ist aber fraglich, ob die Warnung durch ein Signal überhaupt geeignet ist, diese Wirkung zu erzielen. Die Frage stellt sich umso mehr, als diese Zusatztafel an vielen Orten angebracht ist, wo nur sehr unregelmässig tatsächlich Schiesslärm entsteht. Es ist davon auszugehen, dass die Strassenbenützenden viele Male mit der Tafel konfrontiert werden, ohne dass tatsächlich etwas passiert, wodurch deren Wirkung noch weiter gesenkt wird. Die durchschnittlichen Verkehrsteilnehmenden werden daher bei einer solchen Tafel nicht in bedeutend höherem Masse mit Schüssen rechnen. Das Signal dürfte somit wirkungslos und damit überflüssig sein.

4.4 Neue Bedeutung der Ortschaftstafel

E-StBV Art. 2 Abs. 10, 42, 99, 100, 105, 118, Übergangsbestimmungen und separat zu beschliessende Änderungen

E-BSSV Art. 24, 32, 77, Übergangsbestimmungen und separat zu beschliessende Änderungen

Gemäss heutigem Recht entfalten die Bestimmungen der Verkehrsregelnverordnung, welche an das Kriterium «innerorts» gebunden sind¹⁴, ihre Wirkung ab der Ortschaftstafel (Signal «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» (4.27) oder «Ortsbeginn auf Nebenstrassen» (4.29)). Diese steht dort, wo das locker überbaute Ortsgebiet beginnt. Abweichend von dieser Regel aber entfaltet die Innerortsgeschwindigkeit ihre Wirkung erst ab dem Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1). Dieses steht dort, wo die dichte Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt; auf unbedeutenden Nebenstrassen kann es fehlen.

Diese Regelung führte zu einem Vorbehalt der Schweiz gegenüber dem Wiener Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen. Dieses regelt die Innerortsgeschwindigkeit nicht anders als die übrigen Bestimmungen, welche nur innerorts Anwendung finden: Auch die Innerortsgeschwindigkeit beginnt ab der Ortschaftstafel.

Im Rahmen dieses Projekts wird vorgeschlagen, die Abweichung zum Wiener Übereinkommen zu beseitigen und die in den europäischen Ländern angewandte Regelung zu übernehmen. Damit kann auch ein Beitrag zur Reduzierung der Anzahl der Strassenverkehrssignale geleistet werden, da bei praktisch jeder Ortseinfahrt und -ausfahrt nur noch ein einziges anstatt zwei Signale erforderlich sein werden um zu kennzeichnen, dass alle spezifischen Innerortsregeln Anwendung finden resp. aufgehoben sind. Gleichzeitig wird der Gehalt der Ortschaftstafeln, dass sie nämlich bereits heute massgebend sind für die Anwendung der innerortsspezifischen Regeln und also mit Rechten und Pflichten verbunden sind, verdeutlicht.

¹⁴ z. B. Art. 8 Abs. 1, 17 Abs. 5, 19 Abs. 2 Bst. c 19 Abs. 2 Bst. e, 31 Abs. 1 VRV

Das Anliegen soll wie folgt realisiert werden:

- Die Signale «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» (4.27) oder «Ortsbeginn auf Nebenstrassen» (4.29) erhalten eine neue Bedeutung, indem sie neben dem Beginn der Geltung der übrigen Innerortsregeln neu auch den Beginn der Innerortsgeschwindigkeit anzeigen. Deshalb sollen die Signale von der Kategorie «Wegweisung», welche grundsätzlich keine Regelung von Rechten und Pflichten enthält, zur Kategorie «Verhaltenshinweise»¹⁵ verschoben werden (entspricht auch der Systematik des Wiener Übereinkommens).
- Die heutigen Ortsende-Signale (4.28; 4.30) sind wenig geeignet, um anzuzeigen, dass die spezifischen Innerortsregeln nicht mehr gelten. Es sollen daher in der Kategorie «Verhaltenshinweise» neue Signale «Ortsende auf Hauptstrassen» und «Ortsende auf Nebenstrassen» geschaffen werden (Aussehen: entsprechend Ortsbeginn-Signal, aber diagonal rot durchstrichen). Aufgrund negativer Rückmeldungen im Rahmen der Vorkonsultation wird darauf verzichtet, die heutigen Ortsende-Signale als «Wegbestätigungstafeln» (mit bloss wegweisender Funktion) beizubehalten. Vielmehr sollen diese aufgehoben werden.
- Hinsichtlich des Standorts der Ortsbeginn- und Ortsende-Signale wurde in der Vorkonsultation vorgeschlagen, den Vollzugsbehörden ein gewisses Ermessen einzuräumen, welches die Berücksichtigung verschiedener Faktoren zulässt: Das Ortsbeginn-Signal darf nicht vor dem Beginn des locker überbauten Ortsgebiets, muss aber spätestens beim Beginn der dichten Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten aufgestellt sein. Dieser Vorschlag wurde vehement bestritten und eine örtliche Ausdehnung der Innerortsgeschwindigkeit wurde nicht akzeptiert. Daher wird in den vorliegenden Entwürfen jetzt vorgeschlagen, die Ortschaftstafeln am heutigen Standort des Signals «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» anzubringen.
- Das Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.30.1) soll nur noch verwendet werden, um den Beginn oder den erneuten Beginn der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit innerorts zu kennzeichnen, wenn vorgängig beim oder nach dem Ortsbeginn eine abweichende höhere Höchstgeschwindigkeit signalisiert ist. Das Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» (2.53.1) kann demgegenüber aufgehoben werden, da die allgemeine Innerortsgeschwindigkeit entweder durch die Anzeige einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit oder durch das Ortsende-Signal aufgehoben wird.

Diese Änderungen sind mit Schwierigkeiten hinsichtlich der Bekanntmachung der neuen Regelung sowie deren Umsetzung verbunden. Wie die Betroffenen über die mit diesem Projekt verbundenen Änderungen allgemein und über die hier beschriebene Regelung konkret informiert werden sollen, bildet Gegenstand eines Kommunikationskonzepts, das im Rahmen dieses Projekts noch erarbeitet werden muss. Die eigentliche Umsetzung muss mehrstufig erfolgen und ist für die Kantone mit Aufwand verbunden.

- In einer ersten Phase sind die Signale «Ortsbeginn auf Hauptstrassen» bzw. «Ortsbeginn auf Nebenstrassen» von der Stelle, bei der die lockere Überbauung beginnt, an jene Stelle zu verschieben, bei der die dichte Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt, was in der Regel bedeutet, dass diese Signale beim heutigen Standort des Signals «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» stehen werden. Bei Innerorts-Strassen, auf denen die allgemeine Höchstgeschwindigkeit gemäss heutigem Artikel 108 SSV herauf- oder herabgesetzt ist, muss mit dem Ortsbeginn-Signal gleichzeitig die abweichende Geschwindigkeit angezeigt werden. Analog ist mit den Signalen «Ortsende auf Hauptstrassen» bzw. «Ortsende auf Nebenstrassen» zu verfahren, wobei bisherige Signale durch Signale in der neuen Darstellungsform zu ersetzen sind. Es wird vorgeschlagen, dass diese erste Phase innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten der neuen Verordnungen abgeschlossen sein muss.
- Auf den Abschluss der ersten Phase hin treten die Bestimmungen in Kraft, welche sich an die Bürgerin und den Bürger richten und festlegen, dass alle Innerortsregeln (samt Geschwindigkeit) von den Ortsbeginn- bis zu den (neuen) Ortsende-Signalen gelten. Auf diesen Zeitpunkt hin muss

¹⁵ In den neuen Verordnungen «Besondere Verhaltenssignale» genannt, welche neu den Vorschriften signalen zugeordnet sind.

die Gültigkeit des neuen Systems gegenüber den Fahrzeugführerinnen und -führer sorgfältig kommuniziert werden. Zu diesem Zeitpunkt wird am (neuen) Standort des Ortsbeginn-Signals in der Regel auch das Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» stehen (welches aber mit dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen keine eigenständige Bedeutung mehr aufweisen wird). Neu wird auf diesen Zeitpunkt hin auch auf die Regel verzichtet, wonach die Höchstgeschwindigkeit innerorts für Fahrzeuge, die aus unbedeutenden Nebenstrassen in eine Ortschaft einfahren, auch ohne das Signal gilt, sobald die dichte Überbauung beginnt (Art. 4a Abs. 2 VRV). Die heutige Regelung der Ortschaftstafeln sieht deren Aufstellung am Ortsbeginn ohne Ausnahme vor (Art. 50 Abs. 4 SSV). Wir gehen daher davon aus, dass das Signal bei Ortsbeginn stets aufgestellt ist (und demnach überdies auch ein praktisches Bedürfnis besteht). Das heisst, dass es keine Ausnahmeregelung mehr braucht für den Fall, dass Verkehrsteilnehmende auf einer Strasse ohne Ortsbeginn-Signal in eine Ortschaft einfahren, da dies gar nicht vorkommen dürfte. Für die Verkehrsteilnehmenden bedeutet dies eine weitere Vereinfachung, weil damit die Höchstgeschwindigkeit ausnahmslos immer an das Signal (neu das Ortsbeginnsignal) gebunden ist.

- In einer zweiten Phase sind die Signale «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» und «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» beim Ortsbeginn- bzw. beim Ortsende-Signal durch die Behörden ersatzlos zu entfernen. Es wird vorgeschlagen, dass diese zweite Phase ein Jahr nach Abschluss der ersten Phase beendet sein muss.

Aus Sicht der Wegweisung kann als Nachteil betrachtet werden, dass die Anzeige des Ortschaftsnamens je nach Struktur einer Siedlung nicht mehr bei den ersten Häusern erfolgen kann. Zudem kommt der «Innerortstarif» bei Geschwindigkeitsüberschreitung nicht mehr bereits im locker bebauten Rand einer Siedlung zur Anwendung.

4.5 Zonensignalisation

E-StBV Art. 98, 99, 100, Übergangsbestimmungen und separat zu beschliessende Änderungen

E-BSSV Art. 19, 20, Übergangsbestimmungen und separat zu beschliessende Änderungen

Als Nachteil der heutigen Regelung wird erachtet, dass eine Zone grundsätzlich immer mit dem entsprechenden Ende-Zone-Signal aufgehoben werden muss, selbst wenn ihr eine andere Zone nachfolgt (z. B. bei der Ablösung einer Begegnungszone durch eine Tempo-30-Zone, wo zusätzlich zum Tempo-30-Zone-Signal auch ein Signal zur Beendigung der Begegnungszone erforderlich ist). Zudem werden aufgrund von verschiedenen Anfragen beim ASTRA die heute möglichen Schachtelungen von Zonen (Zone innerhalb einer Zone) als problematisch beurteilt, da den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern oft nicht klar ist, dass nach dem Ende-Signal hinsichtlich der inneren Zone die Anordnungen der anderen Zone weiterhin gelten.

Neu soll daher eine Zone höchstens bis zum Beginn einer nachfolgenden Zone gelten können. Bei der nachfolgenden Zone sind die Anordnungen der ersten Zone auf derselben Tafel entweder aufzuheben, zu modifizieren oder aber zu bestätigen. Das heisst, zu jeder Anordnung der ersten Zonentafel ist dann auf der nachfolgenden Zonentafel stets eine Aussage notwendig.

- Folgt z. B. auf eine Zone mit Anordnung von «Tempo-30» und «Parkieren mit Parkkarte» eine Zone, bei der lediglich das «Parkieren mit Parkkarte» gelten soll, müssten auf dem ersten Zonensignal wie bisher die Signale «Tempo-30» und «Parkieren mit Parkkarte», auf dem nachfolgenden aber die Signale «Ende-Tempo-30» und «Parkieren mit Parkkarte» dargestellt werden (also nicht nur wie bisher das Signal «Ende-Tempo-30»).
- Die Aufhebung der ersten Zone mittels entsprechenden Ende-Signalen soll nicht erforderlich sein, wenn bei der nachfolgenden Zone die angeordneten Aspekte ebenfalls geregelt werden. Die Aufhebung einer Zone «Tempo-30» und «Parkieren mit Parkscheibe» kann daher direkt durch die Signale «Begegnungszone» oder «Fussgängerzone» erfolgen (und umgekehrt), da all diese Zonentafeln Vorschriften betreffend des Tempos wie auch betreffend des Parkierens enthalten.
- Die vollständige Beendigung einer Zone erfolgt grundsätzlich wie bisher durch graue Diagonalstriche über die gesamte Zonentafel. Zusätzlich wird vorgesehen, dass eine Zone auch durch das Signal «Ortsende» in der vorgeschlagenen neuen Darstellung aufgehoben wird.

Vorgeschlagen wird auch, dass neu ausdrücklich gesagt wird, welche Signale als Zone angeordnet werden können, nämlich Tempo 30, die Fahrverbote sowie die Signale zur Kennzeichnung von Parkierungsflächen. Ein (berechtigter) Bedarf, weitere Signale in Form einer Zone anzuordnen, wird nicht erkannt.

Nach unserer Einschätzung dürfte dieses System für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einfach verständlich sein: Für sie gilt einzig, was auf der letzten Zonentafel dargestellt wurde, wobei darauf verzichtet wird, dieses System in seiner letzten Konsequenz anzuwenden: Um die Ablösung des heutigen Systems zu vereinfachen, sollen die Aspekte der ersten Zone, die bei der nachfolgenden Zone nicht wiederum in einem positiven Sinn geregelt werden, mit dem Ende-Signal aufgehoben werden.

Heute möglicherweise auftretende Unklarheiten können mit dem neuen System beseitigt werden. Gleichzeitig kann damit ein Beitrag zur Reduktion der Anzahl Signale geleistet werden.

F. Weiterentwicklung

Die Weiterentwicklung des Rechts im Rahmen des vorliegenden Projekts beschränkt sich auf Aspekte, die weitgehend unbestritten sein dürften oder die aufgrund von Forschungen als sinnvoll beurteilt wurden. Der Fokus wurde im Projekt klar darauf gelegt, das bestehende Recht neu zu gliedern und zu entrümpeln. Um nicht die ganze Revision zu verzögern oder gar zu gefährden, wurde grundsätzlich darauf verzichtet, Vorschläge zu entwickeln, die inhaltlich möglicherweise auf starke Opposition stossen und nicht gleichzeitig mit Forschungen belegt sind. Von diesem Grundsatz wurde in einzelnen Fällen abgewichen, soweit es sich darum handelte, nicht bloss einzelne Bestimmungen zu modifizieren, sondern ganze, zusammenhängende Systeme (vgl. neue Bedeutung der Ortschaftstafel, Lichtsignalanlagen).

Unbestritten und im Rahmen der Vorkonsultation bestätigt ist der Bedarf, dass bezüglich diversen Aspekten geprüft werden muss, ob das bestehende Recht weiterentwickelt werden soll. Dies betrifft insbesondere auch den Langsamverkehr (z. B. Überprüfung der Pflicht, Fussgängerstreifen zu benützen, wenn diese weniger als 50 m entfernt sind; Anordnung und Kennzeichnung von Veloquerungen mit oder ohne Vortritt).

Aus Sicht des ASTRA besteht ein Weiterentwicklungsbedarf zudem bei den Wegweisern, die einen wesentlichen Anteil an der bestehenden Signalisation ausmachen dürften. Das Anliegen, die Anzahl der Wegweiser im Bundesrecht einzudämmen und zwecks einer gewissen einheitlichen Anwendung vermehrt Anordnungs- und Aufstellungsbedingungen festzulegen, dürfte aufgrund verschiedener Interessenlagen sehr kontrovers beurteilt werden, was die Bildung einer Arbeitsgruppe mit Beizug von externen Stellen sowie voraussichtlich relativ umfangreiche Arbeiten erfordern wird. Vermehrt berücksichtigt werden müsste auch die zeitweilige Wegweisung auf Wechseltextanlagen. Zudem wäre es empfehlenswert, bei diesen Arbeiten aufgrund gegenseitiger Wechselwirkungen auch die Bestimmungen über Reklamen und andere Ankündigungen einzubeziehen. In diesem Zusammenhang (blaue und weisse Wegweiser) müsste auch geprüft werden, ob am heutigen Durchgangsstrassennetz weiterhin festgehalten wird oder ob dieses nicht auf das Nationalstrassennetz beschränkt werden soll, nachdem immer wieder Begehren um Streichung von Hauptstrassenteilen aus der Durchgangsstrassenverordnung eingereicht und die Anforderungen an Hauptstrassen immer häufiger unterlaufen werden, indem z. B. auf diesen grundsätzlich vortrittsberechtigten Strassen Kreisverkehrsplätze gebaut werden.

Dieser weitergehende Bedarf an Weiterentwicklung soll nach Abschluss des vorliegenden Projekts vertieft betrachtet werden. Im Rahmen der vorliegenden Revision wurden folgende neue Regelungen aufgenommen (Aufzählung nicht abschliessend):

1. Forschung und Praxis

- Forschungen «Examen de la signification et du champ d'application des marques sur la chaussée sous forme des symboles «cycle» et «piéton» (Boss et Partenaires, 2006) und «Velomarkierungen; Überprüfung und Empfehlungen» (Verkehrsteiner/Ghielmetti/Frossard, 2009) führten zu folgenden Revisionsvorschlägen:
 - Möglichkeit, das Piktogramm «Fahrrad» ausserhalb eines Radstreifens oder eines Radwegs zu verwenden: bei Einbahnstrassen mit beschränktem (Velo-)Gegenverkehr sowie bei durch Engstellen unterbrochenen Radstreifen (Art. 68 E-BSSV).
 - Kennzeichnung von Fahrradparkplätzen ausschliesslich mit markiertem Fahrradsymbol (ohne Signal; Art. 169 Abs. 1 und 2 E-StBV und Art. 70 E-BSSV)).
 - Möglichkeiten, Radfahrerinnen/Radfahrern das Geradeausfahren auf Rechtsabbiegestreifen zu erlauben: Neu ist die Applikation von kleinen gelben Pfeilen, welche von der allgemeinen Fahrtrichtung des übrigen Verkehrs abweichen können und den Radfahrerinnen und Radfahrern das Geradeausfahren auf Rechtsabbiegestreifen erlauben, vorgesehen (Art. 164 Abs. 3 E-StBV).
 - Möglichkeit, Sicherheitslinie mit einer kurzen unterbrochenen gelben Linie zu ergänzen, um Radfahrerinnen und Radfahrern das Queren der Sicherheitslinie zu erlauben (Art. 163 Abs. 3 E-StBV).
- Forschung «Wege aus der Sackgasse» (Fussverkehr Schweiz, 2006) führte zum Vorschlag für ein neues Signal für Sackgassen, an deren Ende ein Fuss- und/oder Radweg weiterführt (Art. 128 Abs. 2 E-StBV, Art. 43 E-BSSV).
- Forschung «Anforderungen an die strassenseitige Ausrüstung bei der Umwidmung von Standstreifen» (VSS 2000/348, 2009): Erst mit der Umformulierung der Bestimmung über das «Lichtsignal-System für die zeitweilige Sperrung von Fahrstreifen» (heute Art. 69 Abs. 3 SSV) steht das rechtliche Instrumentarium für die Pannestreifenbewirtschaftung zur Verfügung (vgl. Art. 160 E-StBV; Art. 62 E-BSSV). Daneben wird zusätzlich ein neues, spezifisches Hinweissignal zur Verfügung gestellt (vgl. Art. 129 Abs. 2 E-StBV), mit welchem auf den Verlauf der Fahrstreifen in jenen Situationen hingewiesen werden kann (Abwandlung des heutigen Signals zur Anzeige der Fahrstreifen, jedoch ergänzt mit einer vertikalen Linie zur optischen Darstellung des Pannestreifens).
- Forschung «Fussverkehr» (bfu SiDo 03, 2007) stellte fest, dass unvorsichtiges Rückwärtsfahren in 8 % der folgenschweren Unfälle mit Fussgängerinnen und Fussgängern eine Rolle spielt: Pro Jahr sind deswegen ca. 6 getötete und 65 schwerverletzte Fussgängerinnen und Fussgänger zu beklagen. Heute ist auf Ebene Gesetz zwar festgehalten, dass, wer rückwärts fahren will, andere Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer nicht behindern darf und dass diese Vortritt haben (Art. 36 Abs. 4 SVG). Auf Verordnungsebene wird das Rückwärtsfahren dann vom Grundsatz her ohne Weiteres zugelassen, es werden sogar Spezialregeln dafür erlassen, welche implizit das rückwärtige Befahren von Kreuzungen vorsehen und verlangen, dass auf unübersichtlichen Strassen und über längere Strecken jene Strassenseite zu benutzen ist, die für den Verkehr in gleicher Richtung bestimmt ist (Art. 17 Abs. 2 und 3 VRV). Im Entwurf zur neuen Verordnung wird das Rückwärtsfahren demgegenüber deutlich eingeschränkt und festgehalten, dass auf unübersichtlichen Strassen oder über längere Strecken nur dann rückwärts gefahren werden darf, wenn die Weiterfahrt ausgeschlossen ist (Art. 60 Abs. 1 E-StBV).
- Forschung «Geisterfahrer: Unfallgeschehen – Interventionen» (bfu, 2006): Die Anforderung, dass Ausfahrten von Autobahnen mit vergrösserten Richtungspfeilen und wiederholtem Signal «Einfahrt verboten» auszurüsten sind, wird in die Verordnung aufgenommen (Art. 21 Abs. 3, 72 Abs. 4 E-BSSV).
- Auch Führerinnen und Führer von Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h mit einer Breite von höchstens 1 m sollen Radstreifen und Radwege benutzen

müssen (Art. 71 E-StBV). Aus Sicherheitsgründen ist kaum vertretbar, dass sich eine Segway-Fahrerin bzw. ein Segway-Fahrer links eines Radstreifens bewegen muss.

- Stärkere Berücksichtigung von Signalen in lichttechnischer Ausführung und Wechselsignal- und Wechseltexthanlagen (Art. 82 Abs. 6 und v.a. Art. 135 E-StBV, Art. 6 Abs. 2, 8 Abs. 2 E-BSSV).
- Die Signale «Parkieren gestattet», «Parkieren mit Parkscheibe» und «Parkieren gegen Gebühr» werden neu in zwei Formaten angeboten (neben dem bisherigen rechteckigen neu auch in einem quadratischen Format, vgl. Anhang E-StBV).
- Die Ausnahmen vom Halte- und Parkierverbot werden erweitert, indem auf einer Zusatztafel auch die Symbole «Parkieren mit Parkscheibe» und «Parkieren gegen Gebühr» zugelassen werden (Art. 147 Abs. 3 E-StBV).
- Definition einer neuen Zusatztafel, welche Fahrverboten sowie Mass- und Gewichtsbeschränkungen beigelegt werden kann und den Güterumschlag gestattet (Art. 148 Abs. 2 E-StBV).
- Forschung «Für den motorisierten Verkehr und für den Langsamverkehr ganz oder teilweise zugängliche Streifen in der Mitte der Fahrbahn (Mehrzweckstreifen)» (VSS 195/98, 2007): Neu soll vorgesehen werden, dass derartige Mehrzweckstreifen mittels Führungslinien von den Fahrstreifen abgegrenzt werden können (Art. 69a E-BSSV).
- Forschung «Einsatz gelb hinterlegter Signale» (VSS 1998/196, 2005) führte im Rahmen der Vorkonsultation zum Vorschlag, wonach kurzfristige Signale im Zusammenhang mit Baustellen auf rechteckigen gelben Tafeln dargestellt werden können. Aufgrund einer Vielzahl ablehnender Stellungnahmen wird dieser Vorschlag in den vorliegenden Verordnungsentwürfen nicht weiter verfolgt. Vorgeschlagen wird statt dessen einzig, dass das Gefahrensignal «Baustelle» auf einer orangenen Tafel dargestellt werden kann (Art. 73 Abs. 2 E-BSSV).

2. Lichtsignalanlagen

E-StBV Art. 6 Abs. 2, 154-160, separat zu beschliessende Änderungen

E-BSSV Art. 59-63, Übergangsbestimmungen

Ausgangspunkt bei der Überarbeitung des Kapitels «Lichtsignale» bildete die in der Praxis gemachte Feststellung, wonach das sogenannte «Konfliktgrün» (gleichzeitiges Grün für den Fahrverkehr und den Fussgängerinnen und Fussgängern auf der Querstrasse bzw. gleichzeitiges Grün für die Linksabbiegerinnen und Linksabbieger und den Gegenverkehr) immer wieder zu unfallträchtigen Situationen führt. Diese Feststellung wird bestätigt durch einen Forschungsbericht der bfu, der zum Ergebnis gelangte, dass die Bedeutung des Vollgrüns (im Gegensatz zu den grünen Pfeilen in einer Lichtsignalanlage) vom überwiegenden Teil der Bevölkerung nicht korrekt erfasst wurde. Zuwenig bekannt ist, dass beim Abbiegen dem entgegenkommenden Verkehr sowie den Fussgängerinnen und Fussgängern auf der Querstrasse der Vortritt eingeräumt werden muss. In enger Zusammenarbeit mit der für Lichtsignalanlagen zuständigen Expertenkommission der VSS wurden Möglichkeiten geprüft, um diesen Zustand zu optimieren.

Im Rahmen der Vorkonsultation wurde vorgeschlagen, dass bei Dreifarbenampeln für den allgemeinen Fahrverkehr (mit rotem, gelbem und grünem Licht) generell Lichter mit Pfeilen zu verwenden sind und auf das «Vollgrün» (= grünes Licht ohne Darstellung von Pfeilen) ebenso wie auf das «Vollgelb» und das «Vollrot» verzichtet werden soll. Dieser Vorschlag wurde aber stark bestritten, weil er über das Ziel hinaus schiesse und den Gemeinwesen hohe Kosten verursache.

Aufgrund dieser Eingaben in der Vorkonsultation wird jetzt nicht mehr der vollständige Verzicht auf Lichter ohne Pfeile vorgeschlagen, sondern eine Einschränkung ihres Einsatzbereichs. Lichter ohne Pfeile sollen bei Dreifarbenampeln nur noch verwendet werden dürfen, wenn die Fahrzeugführerin und der Fahrzeugführer, denen die Fahrt mit Grün freigegeben wird, keinen anderen Strassenbenützerinnen und -benützern den Vortritt einräumen müssen. Muss hingegen ändern Strassenbenützerinnen und -benützern der Vortritt gewährt werden, so sollen stets Lichter mit Pfeilen verwendet werden,

wobei das grüne Licht zwingend mit einem gelben Blinklicht zu ergänzen ist, das darauf aufmerksam macht, dass anderen Strassenbenutzerinnen und Strassenbenützern der Vortritt einzuräumen ist.

Dabei soll jede dieser Situationen, in denen anderen Strassenbenutzerinnen und Strassenbenützern der Vortritt einzuräumen ist, separat und differenziert angezeigt werden; bei Konfliktsituationen mit dem Gegenverkehr ist ein gelbes Blinklicht ohne Symbol, bei Konfliktsituationen mit Fussgängerinnen und Fussgängern ein gelbes Blinklicht mit einem Fussgängersymbol zu verwenden. Das gelbe Blinklicht (mit bzw. ohne Symbol) ist dabei grundsätzlich bei der Ampel anzubringen. Bestehen aber (bei einem Linksabbieger) mögliche Konflikte sowohl mit den Fussgängerinnen und Fussgängern auf der Querstrasse als auch mit dem Gegenverkehr, so ist bei der Ampel das gelbe Blinklicht ohne Symbol (= Warnung vor dem vortrittsberechtigten Gegenverkehr), das gelbe Blinklicht mit Fussgängersymbol dagegen erst beim Fussgängerstreifen anzubringen. Werden zudem horizontal angeordnete Ampeln über Fahrstreifen verwendet, so ist einzig das gelbe Blinklicht, das auf den Gegenverkehr aufmerksam macht, neben bei der Ampel aufzustellen, und zwar auf deren linken Seite, während die gelben Blinklichter, die auf Fussgängerinnen und Fussgänger auf der Querstrasse aufmerksam machen sollen, direkt beim Fussgängerstreifen anzubringen sind.

Weil die vollen Lichter nicht mehr zur Verfügung stehen sollen sobald in eine Richtung eine Vortrittsbelastung besteht, werden (auf Normebene) neu auch Ampeln mit «Dreizackpfeilen», welche den Verkehr in alle möglichen Richtungen freigeben, zur Verfügung gestellt werden müssen.

Ampeln mit vollen Lichtern und Ampeln mit Pfeilen, aber ohne gelbes Blinklicht können dann eingesetzt werden, wenn die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer in alle freigegebenen Richtungen keinen anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern den Vortritt einräumen muss. Auch in diesen Situationen können aber Lichter mit Pfeilen (ohne gelbes Blinklicht) verwendet werden.

Wir gehen davon aus, dass mit diesem Dreifarbenampeln-System Unfälle vermieden und damit ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet werden kann. Für die Verkehrsteilnehmenden dürfte dieser Systemwechsel praktisch keine Schwierigkeiten bieten.

Bei Ampeln, die sich ausschliesslich an Radfahrende richten, müssen Konflikte, in denen diese vortrittsbelastet sind (also als Abbiegerin/Abbieger gegenüber dem Gegenverkehr und gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern auf der Querfahrbahn) nicht zwingend angezeigt werden. Es kann also weiterhin auch bei vortrittsbelasteten Konflikten «Vollgrün» eingesetzt werden. Werden die Lichter der Veloampeln hingegen mit Pfeilen versehen, so ist eine allfällige Vortrittsbelastung auch hier in jedem Fall mit einem gelben Blinklicht anzuzeigen.

Bei den rot-gelben Ampeln wird das enge Kriterium der «Verwendung nur in Ausnahmefällen» fallen gelassen. Zudem soll eine Differenzierung eingeführt werden, die in der Praxis zum Teil bereits erfolgt, in der Verordnung aber nicht enthalten war. Unterschieden werden soll zwischen rot-gelben Ampeln mit zwei und solchen mit drei Lichtern (wovon zwei gelb sind).

- Rot-gelbe Ampeln mit bloss zwei Lichtern sollen eingesetzt werden, wenn sie nur bei Auftreten bestimmter Ereignisse zwecks Anhalten des übrigen Verkehrs in Betrieb genommen werden (z. B. zur Privilegierung des öffentlichen Verkehrs, bei Schienenübergängen und bei Flugplätzen, bei Feuerwehrgaragen).
- Rot-gelbe Ampeln mit drei Lichtern sollen eingesetzt werden, wo die Ampeln zumindest während eines bestimmten Zeitraums dauernd betrieben werden sollen (also vor allem bei Baustellen oder bei anderen Engstellen): Diese funktionieren wie Dreifarbenampeln mit dem Unterschied, dass sie anstelle des grünen Lichts ein gelbes Blinklicht enthalten (und damit nicht eine Änderung der allgemeinen Verkehrsregeln und der vorhandenen Vortrittssignale und -markierungen zur Folge haben).

Gemäss heutigem Recht dürfen rot-grüne Ampeln ohne gelbes Licht nur in besonderen Fällen und nur im Zusammenhang mit der Rampenbewirtschaftung bei Autobahnen und Autostrassen verwendet werden. (Art. 70 Abs. 4bis SSV). Im Rahmen der Vorkonsultation wurde vorgeschlagen, den Einsatzbereich dieser Ampelart zu erweitern und sie generell zwecks Zuflussregulierung zuzulassen, auch auf dem untergeordneten Strassennetz. Dieser Vorschlag stiess auf heftige Opposition, weshalb er in den vorliegenden Entwürfen nicht weiterverfolgt wird.