



Erläuterungen zur E-StBV

Hinweis: Die beiden Dokumente «Erläuterungen zur E-StBV» und «Erläuterungen zur E-BSSV» enthalten primär Erläuterungen zu Bestimmungen, die in die neuen Verordnungen aufgenommen und im Vergleich zum bisherigen Recht verändert wurden. Bestimmungen oder Teilbestimmungen der VRV und SSV, welche gestrichen und nicht in die neuen Verordnungen übernommen wurden, werden hier in der Regel nicht resp. nur vereinzelt erwähnt, noch wird die Streichung begründet. Die Aufhebung von Bestimmungen ist in den Konkordanztabellen II ersichtlich.

1. Titel: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1: Gegenstand

Im Gegensatz zur bisherigen VRV¹ wird neu der Gegenstand der E-StBV beschrieben.

- Die Verordnung enthält die allgemeinen Verkehrsregeln, d. h. alle das SVG ergänzenden und ausführenden Regeln, welche die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer während der Verkehrsteilnahme zu beachten haben (Bst. a). Die allgemeinen Verkehrsregeln gelten in der ganzen Schweiz, müssen von den Vollzugsbehörden nicht angeordnet werden und bilden den 2. Titel der E-StBV.
- Die E-StBV enthält im 3. Titel die Signale und Markierungen und beschreibt deren Bedeutung (Bst. b). Sie modifizieren oder ergänzen die allgemeinen Verkehrsregeln, soweit dies aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse erforderlich und angemessen ist, und müssen von den Vollzugsbehörden angeordnet werden.
- Zudem werden im vierten Titel die besonderen Fahrten geregelt, das heisst Fahrten, welche gemäss den allgemeinen Verkehrsregeln nicht absolviert werden dürften (Bst. c).

Artikel 2: Begriffe

Diese Bestimmung definiert jene Begriffe, die für die Strassenbenützer von Bedeutung sind und die bisher in Artikel 1 VRV und Artikel 1 SSV² enthalten sind. Gegenüber den heutigen Definitionen erfolgten verschiedene Änderungen.

Begriffe, die bisher nicht definiert waren:

- Trottoir (Abs. 6): Dieser Begriff wird in den Verordnungen verschiedentlich verwendet, doch wurde er bisher nicht definiert. Zudem zeigte sich, dass in der Praxis nur in einem beschränkten Rahmen Einigkeit darüber herrscht, welche Anforderungen erfüllt sein müssen, damit ein Teil der Strasse als Trottoir betrachtet werden kann und die entsprechenden Regeln Anwendung finden. Ein Dissens besteht insbesondere hinsichtlich der Frage, ob das Trottoir gegenüber dem Fahrbahnrand vertikal abgegrenzt sein müsse oder nicht. Diese Anforderung wurde je länger desto mehr in Frage gestellt.

Absatz 6 legt nun fest, dass das Trottoir gegenüber der Fahrbahn grundsätzlich nicht erhöht sein, eine bauliche Abgrenzung aber gegeben sein muss, wobei nicht definiert ist,

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

wie diese bauliche Abgrenzung zu erfolgen hat (dies soll später auf Normebene erfolgen).

- Eine vertikale Abgrenzung des Trottoirs gegenüber der Fahrbahn wird aber als Merkmal der Trottoirüberfahrt beschrieben (Abs. 7). Trottoirüberfahrten sind Stellen, an denen die Fahrbahn über ein Trottoir führt. Die beidseitige vertikale Abgrenzung scheint in dieser Konstellation notwendig, damit das Trottoir einerseits für sehbehinderte Personen und andererseits für Fahrzeugführende eindeutig erkennbar bleibt (für die Fahrzeugführenden ist eine Trottoirüberfahrt mit weitgehenden Modifikationen des Vortritts verbunden). Nur bei eindeutiger Erkennbarkeit der Situation ist es vertretbar, die entsprechenden Rechtsfolgen, d. h. die Modifikation der Vortrittsverhältnisse, eintreten zu lassen.

Daraus ergibt sich denn auch, dass die beidseitige vertikale Abgrenzung nicht notwendig ist, wenn eine über ein Trottoir führende Ausfahrt (oder ein solcher Feldweg u. dgl.) mit der Strasse keine Verzweigung bildet (vgl. Abs. 8). Wird die vertikale Abgrenzung nicht gemacht, handelt es sich *nicht* um eine Trottoirüberfahrt im Rechtssinne, welche die entsprechende Modifikation von Vortrittsverhältnissen auszulösen vermag. In dieser Situation ist dies aber im Ergebnis unerheblich, da sich die Vortrittsbelastung der Ausfahrt gegenüber der Strasse ohnehin (unabhängig vom Trottoir) bereits direkt aus Artikel 59 Absatz 2 E-StBV ergibt, d. h. die Ausfahrt ist vortrittsbelastet weil sie eine Ausfahrt ist, nicht weil sie über ein Trottoir führt. Eine bauliche Abgrenzung des Trottoirs nach Absatz 6 bleibt jedoch selbstverständlich weiterhin notwendig.

Diese Betrachtung dürfte auch mit dem Anliegen des Fussgängerinnen- und Fussgängerschutzes gut übereinstimmen. Bei Längsverkehr entlang eines Trottoirs dürfte zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger eine bauliche Abgrenzung genügen, die aber gegenüber der Fahrbahn nicht erhöht sein muss (vgl. Abs. 6). Quert hingegen eine Fahrbahn ein Trottoir, dürfte die Erkennbarkeit des Trottoirs deutlich an Bedeutung gewinnen; da in solchen Situationen nicht mit einem Trottoir gerechnet wird, sind Massnahmen zur Verbesserung der Erkennbarkeit desselben grundsätzlich unumgänglich. Davon ausgenommen bleiben jene Fälle in welchen die beiden Fahrbahnen keine eigentliche Verzweigung bilden, da in jenen Fällen das Vorhandensein eines Trottoirs wesentlich weniger ungewöhnlich ist und die Zahl der das Trottoir befahrenden Verkehrsteilnehmenden überdies viel geringer ist. Im Ergebnis ist in diesen Situationen das Gefährdungspotenzial viel geringer, wodurch der Verzicht auf das Erfordernis einer vertikalen Abgrenzung vertretbar ist.

- Ladung (Abs. 15): Im bisherigen Recht war nicht ganz eindeutig, welche Regeln auf gewisse Teile eines Fahrzeugs oder auf dessen Zugehör Anwendung finden. Mit der neuen Definition der Ladung wird klargestellt, dass alle mitgeführten Gegenstände, welche nicht Fahrzeugbestandteil im Sinne des Sachenrechts sind, unter diesen Begriff fallen. Die Tiere werden neu ausdrücklich erwähnt.

Begriffe, deren Definition modifiziert wurde:

- Der Begriff der Strasse wird dahingehend geklärt, dass die durch den Fahrverkehr oder durch Fussgängerinnen und Fussgänger 'benützbaren' und nicht nur die tatsächlich benützten Verkehrsflächen gemeint sind. Inhaltlich bleibt die Präzisierung ohne Folgen, da bereits die bisherige Definition so verstanden werden musste.
- Der Begriff der Öffentlichkeit als Begriffselement der «öffentlichen Strasse» (Abs. 2) wird im Vergleich zum heutigen Recht (Art. 1 Abs. 2 VRV) präziser definiert, und es wird festgehalten, dass darunter, unabhängig von den Eigentumsverhältnissen, Strassen zu verstehen sind, die einem unbestimmten Personenkreis offen stehen, selbst wenn die Öffnung nur in einem beschränkten Umfang erfolgt. (So sind zum Beispiel Parkplätze für Kunden eines Einkaufszentrums, Strassen mit beschränktem oder vollständigem Fahrverbot und andere Wege auf denen nur Fussgängerinnen und Fussgänger zugelassen sind, Verkehrsflächen, die einen Teil der «öffentlichen Strasse» bilden. Hingegen kann eine aufgrund von Bauarbeiten gesperrte Strasse nicht mehr als öffentlich gelten - auch wenn die Fläche für dort arbeitende Personen geöffnet ist.). Ausschlaggebend ist dabei in jedem Fall der mögliche rechtmässige Gebrauch und nicht die tatsächliche (u. U. unrechtmässige) Nutzung.

- Radstreifen (Abs. 5): Ein Radstreifen ist für Fahrräder 'bestimmt', das heisst Fahrräder müssen den Streifen benützen - andere Verkehrsteilnehmende dürfen ihn aber benützen sofern dadurch keine Behinderung der Radfahrenden erfolgt. Die detailliertere Umschreibung der mit dem Radstreifen angezeigten Rechte und Pflichten findet sich allerdings nicht in der Definition sondern erfolgt erst weiter hinten im Signalisationsteil der E-StBV. Wie bisher z. B. beim Begriff «Fahrstreifen» wird neu auch beim Begriff «Radstreifen» nicht mehr erwähnt, auf welche Art und Weise die Markierung erfolgen kann («normalerweise durch gelbe unterbrochene oder ausnahmsweise durch gelbe ununterbrochene Linien»). Dies ergibt sich aus den Bestimmungen über die Markierung (Art. 163 Abs. 2 E-StBV). Zudem wird hinsichtlich des Radstreifens klargestellt, dass dieser nicht als eigener Fahrstreifen, sondern als markierter Bestandteil eines allfälligen Fahrstreifens betrachtet wird, der für Radfahrerinnen und Radfahrer bestimmt ist.
- Die Begriffe «Autobahn» und «Autostrasse» (Abs. 11) waren bisher sowohl in der VRV als auch in der SSV definiert, wobei sich die Begriffsbestimmungen voneinander unterschieden. Die neue Definition vereint nun die relevanten Elemente beider bisheriger Verordnungen und ergänzt sie mit der Präzisierung, dass die Trennung der Fahrbahnen bei Autobahnen baulich erfolgt. Gleichzeitig wird aber künftig darauf verzichtet, das «Fehlen von höhengleichen Kreuzungen» auf Autobahnen als Begriffselement zu nennen. Schon heute ist dieses Element nicht mehr ausnahmslos gegeben.
- Die in der VTS erfolgten Definitionen sollen für die StBV neu nicht mehr nur in Bezug auf die ausdrücklich genannten Begriffe, sondern in einem umfassenden Sinn massgebend sein (Abs. 16).

Artikel 3: Verweise

In Absatz 1 wird darauf aufmerksam gemacht, dass in den Überschriften auf die zugrunde liegenden SVG-Vorschriften nur dann verwiesen wird, wenn diese in einem inhaltlichen Zusammenhang mit der entsprechenden StBV-Bestimmung stehen. Verzichtet wird hingegen auf Verweise auf SVG-Artikel, welche lediglich die formal-gesetzliche Grundlage für die entsprechende E-StBV-Bestimmung bilden, ohne den Gegenstand materiell zu regeln.

Absatz 2 verweist auf die Nummerierung der Signale und Markierungen, die nun im Anhang der E-StBV abgebildet sind.

Dynamische Verweise sind grundsätzlich unzulässig. Mit der neuen Bestimmung in Absatz 3 wird sichergestellt, dass sich der Verweis auf ausländische und internationale Regelungen auf die in der VTS jeweils aufgeführte Fassung bezieht. Entsprechend muss der Anhang 2 der VTS mit jenen Normen ergänzt werden, die darin bisher noch nicht enthalten waren.

2. Titel: Allgemeine Verkehrsregeln

1. Kapitel: Regeln für alle Strassenbenutzerinnen und -benutzer

Im Gegensatz zum heutigen Recht wird den Regeln für den Fahrverkehr und den Regeln für die Fussgängerinnen und Fussgänger ein Kapitel vorangestellt, das jene Regeln enthält, welche sich sowohl auf den Fahrverkehr wie auch auf die Fussgängerinnen und Fussgänger beziehen. Diese Systematik entspricht auch derjenigen des SVG³ (vgl. Art. 26 bis 28 SVG).

Artikel 4: Pflicht zur Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme

Die Pflicht zur Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme stellt einen der wichtigsten Grundsätze des Strassenverkehrsrechts dar. Im Vergleich zum heutigen Recht soll sie gewichtiger dargestellt werden, denn sie dürfte durch die stetige Verkehrszunahme im Vergleich zu 1962, als die VRV erlassen wurde, noch an Bedeutung gewonnen haben. Sie wird daher von den

³ SR 741.01; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_01.html

Aspekten, welche die Bedienung des Fahrzeugs und den Betrieb des Fahrtenschreibers regeln (vgl. Art. 3 VRV), getrennt und in einem eigenen Artikel detaillierter als bisher beschrieben. Gleichzeitig kann damit darauf verzichtet werden, bei verschiedenen Einzelbestimmungen speziell auf diese Pflicht hinzuweisen.

Absatz 1 hält fest, dass die Aufmerksamkeit dem Verkehr zugewendet werden muss und sie zu erhöhen ist, wenn die konkreten Verhältnisse dies erfordern. Zudem werden die äusseren Umstände genannt, welche speziell zu berücksichtigen sind (Eigenheiten der Fahrzeuge und der mitgeführten Ladung, Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse). So müssen sowohl der Fahrzeugführer als auch der Fussgänger berücksichtigen, dass z. B. ein Gelenkbus bedeutend längere Bremswege aufweist als ein Personenwagen und ihr Verhalten entsprechend anpassen.

Im Absatz 2 wird konkretisiert, gegenüber welchen Verkehrsteilnehmergruppen eine erhöhte Pflicht zur Rücksichtnahme besteht. Es sind dies einerseits die schwächeren oder verletzlicheren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Bst. a) oder die «Hauptberechtigten» bei Benützung von primär für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bestimmten Flächen (Bst. b). Der Ausdruck «schwächere oder verletzlichere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer» ist in einem relativen Sinn zu verstehen und bezieht sich nicht auf den Vergleich der körperlichen Konstitution der strassenbenützenden Personen (dieser Aspekt kann aber vor allem im Verhältnis der Fussgängerinnen und Fussgänger untereinander eine gewisse Rolle spielen): So sind etwa Fussgängerinnen und Fussgänger und Radfahrende gegenüber dem motorisierten Verkehr schwächer und verletzlicher. Gegenüber einem grossen Geländewagen ist auch die Führerin und der Führer eines Kleinwagens schwächer und verletzlicher, dasselbe gilt im Verhältnis eines sportlichen Joggers gegenüber Senioren mit Gehbehinderungen.

Absatz 3 bezieht sich spezifisch auf Situationen, in denen die Fahrzeugführenden die Rücksichtnahmepflicht zu erhöhen haben. In Wohngebieten (Abs. 3 Bst. a) ist vermehrt mit schwächeren Verkehrsteilnehmern zu rechnen. Daher ist in solchen Gebieten generell mehr Rücksichtnahme erforderlich. Beim Manövrieren entsteht eine erhöhte Gefahr, entsprechend ist die Rücksichtnahme zu erhöhen.

Absatz 4 stellt eine Ergänzungsnorm von Absatz 3 Bst. b dar. Er hält fest, dass die Pflicht zur Rücksichtnahme so weit geht, dass wenn nötig eine Hilfsperson beigezogen werden muss, was z. B. beim Abbiegen oder Rückwärtsfahren mit Fahrzeugen mit sichthemmenden Ladungen oder beim Herausfahren aus vortrittsbelasteten Strassen mit schlechten Sichtverhältnissen angezeigt sein kann. Auf der anderen Seite ist das Manövrieren eines Fahrzeugs aber auch ein Umstand, der von den übrigen Strassenbenützerinnen und Strassenbenützern gemäss Absatz 1 eine Erhöhung der Aufmerksamkeit verlangt.

Artikel 5: Vortritt von Schienenfahrzeugen

Sowohl den Eisenbahnen als auch den Strassenbahnen kommt grundsätzlich der Vortritt zu, einerseits gegenüber dem Fahrverkehr, andererseits gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern. Daher wird zwischen diesen Situationen nicht mehr differenziert, sondern allgemein der Grundsatz festgehalten, dass die übrigen Strassenbenützenden gegenüber Schienenfahrzeugen vortrittsbelastet sind.

Bisher war festgehalten, dass die Strassenbahn, wenn sie auf einer Nebenstrasse fährt, den Fahrzeugen auf der Hauptstrasse den Vortritt einzuräumen hat. Mit der Nennung dieser Ausnahme wurde das Verhältnis zwischen der allgemeinen Verkehrsregel und den Signalen und Markierungen unklar gemacht: Muss der Umkehrschluss gezogen werden, dass die Strassenbahn ein allfälliges «Stop»- oder «Kein Vortritt»-Signal nicht beachten muss, wenn sie in eine vortrittsberechtigten Nebenstrasse einbiegt? Zwecks Klarstellung wird jetzt festgehalten, dass die Lichtsignale und die Vortrittssignale auch von den Strassenbahnen zu beachten sind, sowohl im Verhältnis Nebenstrasse - Hauptstrasse wie auch im Verhältnis Nebenstrasse - Nebenstrasse. Die neue Regelung bedeutet im Gegensatz zur bisherigen eine Weiterentwicklung und leichte Ausdehnung der Vortrittsberechtigung der übrigen Verkehrsteilnehmenden. Letztlich geht es um den Grundgedanken, dass die Strassenbahn (nur) deshalb privilegiert sein muss, weil sie einen deutlich längeren Bremsweg hat als andere

Fahrzeuge und daher im Vergleich zu den übrigen Fahrzeugen schlechter 'spontan' bremsen kann (Fussgängerstreifen, Rechtsvortritt, Begegnungszone etc). In jenen Situationen, in denen das Anhalten jedoch klar vorhersehbar ist (wie eben bei Lichtsignalanlagen und den Signalen «Stop» und «Kein Vortritt») ist nicht ersichtlich, weshalb unterschieden werden sollte zwischen den Fällen, in denen die Signale eine Nebenstrasse gegenüber einer Hauptstrasse kennzeichnen und jenen Fällen in denen sie eine vortrittsbelastete Nebenstrasse gegenüber einer vortrittsberechtigten Nebenstrasse signalisieren. Diese leichte Ausdehnung dürfte damit auch dem in Artikel 48 SVG verankerten Grundsatz besser entsprechen, wonach die Strassenbahn grundsätzlich die Verkehrsregeln des SVG und der darauf basierenden Verordnungen einzuhalten hat, es sei denn dies sei aufgrund der «Besonderheiten dieser Fahrzeuge, ihres Betriebs und der Bahnanlagen» tatsächlich nicht möglich.

Artikel 6: Bahnübergänge

In dieser Bestimmung wird umschrieben, wie sich die Strassenbenützenden an Bahnübergängen zu verhalten haben.

Absatz 1 entspricht heutigem Recht (Art. 93 Abs. 4 SSV) und stellt eine Einschränkung des Vortrittsrechts schienengebundener Fahrzeuge an Bahnübergängen dar. Bei gesicherten Bahnübergängen (Bahnübergänge mit Schranken- oder Lichtsignalanlagen) sollen sich die Verkehrsteilnehmenden darauf verlassen dürfen, dass die Sicherungsanlagen funktionieren, d. h. wenn der Bahnübergang durch die Anlagen freigegeben ist, steht ihnen der Vortritt zu. Freigegeben ist der Bahnübergang dann, d. h. wenn die Schranken offen sind und kein rotes Licht, Blink- oder Drehlicht und kein gelbes Blinklicht aufleuchtet. Diese Bestimmung rechtfertigt sich dadurch, dass bei solchen Bahnübergängen bei einem allfälligen Ausfall der Anlagen eine bahnseitige Sicherung besteht.

Absatz 2 erklärt neben den akustischen Signalen das Rotlicht für alle Strassenbenützenden und damit auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger als verbindlich. Diese Wirkung wird wie bisher dem roten Licht und dem roten Blinklicht, aber auch dem neu erwähnten roten Drehlicht beigemessen. Die Bestimmung wurde erforderlich, weil mit der neuen Regelung betreffend Lichtsignale diese für den Fussverkehr grundsätzlich nur noch dann von Bedeutung sind, wenn sie ein Fussgängersymbol aufweisen, was bei Bahnübergängen eben nicht immer der Fall ist.

Der Grundsatz, wonach beim Überqueren von Bahnübergängen jede Verzögerung zu vermeiden ist, war bisher in den Regeln für den Fahrverkehr enthalten und wird jetzt verallgemeinert (Absatz 3).

Artikel 7: Vortritt von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn

Da der Vortritt von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn gegenüber allen Strassenbenützenden gilt und den Signalen und Markierungen immer vorgeht, wird die Bestimmung von den Regeln für den Fahrverkehr (heutige VRV) neu in die Regeln für alle Strassenbenützenden verschoben.

2. Kapitel: Regeln für Fussgängerinnen und Fussgänger

Artikel 8: Benützung der Fahrbahn im Allgemeinen

Neu wird auf Sonderregelungen für Fussgängerinnen- und Fussgängerkolonnen sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger, die ein Fahrzeug mitführen, verzichtet: Auch eine Fussgängerin oder ein Fussgänger, die bzw. der z. B. ein Fahrrad mitführt, soll aus Sicherheitsgründen grundsätzlich links auf der Fahrbahn gehen. Die Pflicht, auf einen häufigen Wechsel der Strassenseite zu verzichten, wird mangels Durchsetzbarkeit gestrichen. Zudem wird Artikel 49 SVG dahingehend konkretisiert, wann Fussgängerinnen und Fussgänger auf der Fahrbahn hintereinander zu gehen haben und wann nicht (Abs. 1): Neu unterstehen nicht mehr nur Führende von Handwagen mit höchstens 1 m Breite, von Kinderwagen, geschobenen Invalidenfahrstühlen und geschobenen Velos dieser Pflicht, sondern alle Fussgängerin-

nen und Fussgänger. Eine diesbezügliche Ausnahme besteht für Nebenstrassen, wenn das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benutzung gering ist. Dies erscheint als angemessenerer Regel. Der Anknüpfungspunkt muss der Charakter der Strasse sein, in der Regel wird jegliches Nebeneinandergehen als gefährlich einzustufen sein. Im Einzelfall kann das Nebeneinandergehen unproblematisch sein, dann dürfte dies aber für den ganzen Fussverkehr gleichermaßen gelten, ob noch ein Kinderwagen etc. mitgeführt wird, fällt dabei nicht ins Gewicht.

Da Benützerinnen und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten (fäG) grundsätzlich als Fussgängerinnen und Fussgänger betrachtet werden, finden die Bestimmungen über Tätigkeiten, namentlich Spiele, die auf einer begrenzten Fläche stattfinden (Abs. 3), ohne Weiteres auch auf diese Strassenbenützenden Anwendung und muss bei den spezifischen Bestimmungen betreffend fäG (Art. 12) nicht mehr gleichlautend wiederholt werden.

Artikel 9: Überqueren der Fahrbahn

Im Vergleich zur bisherigen Bestimmung, die das Überqueren der Fahrbahn regelte, wurde der Aufbau verändert. Im 1. Absatz wird der Grundsatz aufgeführt, wonach auf der Fahrbahn den Fahrzeugführenden gegenüber dem Fussverkehr der Vortritt zukommt. Selbstverständlich wird diese Regel aber (entsprechend der Bestimmung, wonach Signale und Markierungen den allgemeinen Verkehrsregeln vorgehen) modifiziert, wenn ein Fussgängerstreifen markiert ist (vgl. Abs. 3).

Die Pflicht, Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen zu benützen, wenn diese weniger als 50 m entfernt sind, wird trotz starker Kritik beibehalten. Der bisherige schweizerische Forschungsstand spricht sich aus Sicherheitsgründen für die Beibehaltung dieser Regel aus. Allerdings wurden diese Erkenntnisse seit längerer Zeit nicht mehr überprüft. Daher hat das ASTRA eine entsprechende Forschung lanciert. Je nach deren Ergebnissen kann zu einem späteren Zeitpunkt eine Änderung vorgeschlagen werden.

Auf die heutige 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), wird wegen fehlendem Regelungsbedarf und mangelnder Durchsetzbarkeit verzichtet.

Artikel 10: Mitführen von Fahrzeugen, Arbeiten auf der Fahrbahn

Hinsichtlich des Mitführens von Fahrzeugen wird nur noch geregelt, dass Fussgängerinnen und Fussgänger Fahrzeuge mit höchstens 1 m Breite mitführen dürfen (Abs. 1). An ihrer Eigenschaft als Fussgängerinnen und Fussgänger ändert sich dadurch nichts. Damit kann auf den Hinweis, wonach Personen, die Handwagen mit höchstens 1 m Breite etc. führen, wenigstens die Vorschriften und Signale für Fussgängerinnen und Fussgänger zu beachten haben (Art. 48 Abs. 1 VRV), verzichtet werden, ohne dass damit eine inhaltliche Änderung verbunden wäre. Mit dieser Bestimmung ist nur das Mitführen von Fahrzeugen nach der VTS angesprochen, da sich nur dort allenfalls die Frage stellen könnte, ob die Fussgängerinnen und Fussgänger durch das Mitführen eines solchen Fahrzeugs ihre Eigenschaft als «Fussgängerin resp. Fussgänger» verlieren könnten. Das Mitführen *anderer* Gegenstände wie auch Kinderwagen etc, die nicht «Fahrzeuge gemäss VTS» sind, fällt von Beginn weg nicht unter diese Bestimmung, das heisst, hier ist das Mitführen in jedem Fall erlaubt (auch wenn die Gegenstände breiter als 1m sind!) und die mitführende Person bleibt dabei selbstverständlich weiterhin Fussgängerin resp. Fussgänger.

Artikel 11: Rollstühle

Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer sind die einzigen Verkehrsteilnehmenden, die nach Belieben entweder nach den Regeln des Fahrverkehrs oder nach den Fussgänger-Regeln die Strasse benützen dürfen. In aller Regel verwenden Rollstuhlfahrende die Fussgängerflächen und es dürfte ihrem Selbstverständnis besser entsprechen, wenn sie als Fussgängerinnen resp. Fussgänger und nicht als Fahrzeugführerin oder Fahrzeugführer betrachtet werden. Daher

werden die entsprechenden Bestimmungen von den Regeln für den Fahrverkehr neu zu den Regeln für den Fussverkehr verschoben.

Nach Absprache mit Behindertenorganisationen wird der bisherige Begriff «Invalidenfahrstühle» durch «Rollstühle» ersetzt.

Im Übrigen bleibt die bisherige Regelung (Art. 43a VRV) inhaltlich unverändert.

Artikel 12: Fahrzeugähnliche Geräte

Im Gegensatz zum heutigen Recht werden die fahrzeugähnlichen Geräte (fäG) nicht mehr auf der gleichen Hierarchiestufe wie Fussgängerinnen und Fussgänger als eigene Kategorie des «übrigen Verkehrs» geregelt, sondern, ebenso wie die Rollstühle, innerhalb des Kapitels für Fussgängerinnen und Fussgänger. Dadurch können ihre spezifischen Regeln auf die Benützung der fäG *als Verkehrsmittel* beschränkt werden, weil die Benützung als Spielgerät durch den neuen, für alle Fussgängerinnen und Fussgänger (also auch für fäG) geltenden, Artikel 8 Absatz 3 abgedeckt ist. Die Einordnung der Regelung direkt im Kapitel «Fussgängerinnen und Fussgänger», welche die fäG zu Fussgängerinnen und Fussgängern macht, hat überdies zur Folge, dass im restlichen Verordnungstext mit dem Begriff «Fussgängerinnen und Fussgänger» stets auch die Benützenden von fäG gemeint sind, ohne dass diese, wie im heutigen Recht, stets explizit genannt werden müssten.

Wie Rollstühle können fäG sowohl auf den Verkehrsflächen für Fussgängerinnen und Fussgänger als auch auf jenen für den Fahrverkehr verwendet werden, wobei die Wahlfreiheit bei den fäG eingeschränkt ist.

Nach heutigem Recht gelten für fäG die für Fussgängerinnen und Fussgänger anwendbaren Verkehrsregeln. Hinsichtlich der Verwendung des fäG auf der Fahrbahn wurde (nebst der technischen Anforderung betr. Ausrüstung mit Licht) einzig festgehalten, dass sie rechts fahren müssen. Neu wird vorgeschlagen, dass sich fäG auf Flächen, die für den Fahrverkehr bestimmt sind, nach sämtlichen Regeln für Fahrräder orientieren müssen (Abs. 2 und 3). Damit wird die gleiche Lösung vorgeschlagen, wie sie heute bereits für die Rollstühle gilt. Im Gegensatz zu heute könnten fäG in der Folge gleichermassen den Vortritt beanspruchen wie Fahrräder, sie müssten Zeichen geben beim Abbiegen etc.

Die in Absatz 4 enthaltene Spezialregelung für Kinder lehnt sich an geltendes Recht an (Art. 50 Abs. 3 VRV), bezieht sich aber neu nicht mehr auf Kinder im vorschulpflichtigen Alter, sondern auf solche unter 7 Jahren. Hintergrund dieser Regelung ist das kontinuierlich sinkende Schulpflichtalter, welches sich immer stärker von jenem Alter entfernt, an welches man bei der Ausarbeitung der vorliegenden Regel gedacht hatte. Die Grenze von 7 Jahren entspricht dem im Rahmen von *Via sicura* ausgearbeiteten Entwurf einer neuen SVG-Regelung betreffend dem Alter für das Radfahren.

Absatz 5 gibt die heutige entsprechende Bestimmung (Art. 50a Abs. 2, 1. Satz VRV) in einem verkürzten Sinn wieder. Da aber die Geschwindigkeit als ein zentraler Bestandteil der «Fahrweise» und die Besonderheit des Geräts als «Umstand» betrachtet werden können, ist damit keine wesentliche Änderung verbunden.

Artikel 13: Skis und Schlitten

Diese Bestimmung bildet nun einen eigenen Artikel und steht damit formal auf derselben Stufe wie die fäG. Präzisiert wurde, dass sich nicht nur die Frage, ob Ski und Schlitten als Verkehrsmittel benützt werden dürfen jeweils nach der Ortsüblichkeit richtet, sondern auch die Frage, in welchem Umfang und auf welche Weise dies erlaubt ist.

3. Kapitel: Fahrverkehr: Voraussetzungen für die Fahrzeugverwendung

1. Abschnitt: Fahrzeugführerin oder -führer und Mitfahrende

Verschiedene Bestimmungen, die bisher in den Regeln für den Fahrverkehr (allgemeine Fahrregeln) enthalten waren, werden zu den Verwendungsregeln verschoben. Es sind Re-

geln, die nicht erst dann von Bedeutung sind, wenn die Fahrt aufgenommen worden ist, sondern solche, die schon erfüllt sein müssen, damit die Fahrt überhaupt aufgenommen werden darf und die in diesem Sinn Voraussetzungen für die Fahrzeugverwendung darstellen.

Artikel 16: Mitfahren im Allgemeinen

Diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen dem heutigen Artikel 60 VRV. In Absatz 1 der neuen Bestimmung wird verdeutlicht, dass die bewilligten Plätze *bestimmungsgemäss* verwendet werden müssen. Auf die Regel, wonach das Besteigen und Verlassen fahrender Motorfahrzeuge und Strassenbahnen verboten ist, wird verzichtet, weil aus heutiger Sicht ein gesetzgeberischer Handlungsbedarf fehlt, hingegen wird bezüglich dem Hinauslehnen klargestellt, dass es nicht nur in Motor- sondern in allen Fahrzeugen gelten muss.

Artikel 17: Mitfahren auf Fahrzeugen zum Sachtransport und auf landwirtschaftlichen Fahrzeugen

Diese Bestimmung übernimmt die Regelung des heutigen Artikel 61 VRV, wobei auf dessen Absatz 5 verzichtet werden kann, da dieser in genügender Weise von Artikel 16 Absatz 1 E-StBV (Art. 60 Abs. 2 VRV) und der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV)⁴ gedeckt ist.

Artikel 18: Mitfahren auf Motorrädern und Fahrrädern

Im Vergleich zum heutigen Artikel 63 VRV ergeben sich folgende materiellen Änderungen.

- Die Voraussetzung, wonach es für Mitfahrende auf Motorrädern erforderlich ist, die Trittbretter oder Fussrasten benutzen zu können, wird fallen gelassen.
- Die bisherige Einschränkung, wonach nur so viele Personen mitfahren dürfen, wie Pedalpaare vorhanden sind und allfällige zusätzliche Plätze auf mehrspurigen Fahrrädern bewilligungspflichtig sind, wird fallengelassen. Neu dürfen so viele Personen mitfahren wie Plätze vorhanden sind. Damit entfällt das Bewilligungserfordernis.
- Neu dürfen auch auf speziell eingerichteten Fahrrädern mit geschützten Sitzen 2 Kinder mitgeführt werden (Abs. 2 Bst. d). Damit sind die vor allem in nördlichen Ländern verbreiteten Fahrräder mit einer Ladfläche vor dem Fahrradlenker gemeint, auf der zwei Sitzplätze für Kinder eingerichtet sind.
- Der bisherige Artikel 63 Absatz 5 VRV wird gestrichen. Dessen praktische Relevanz beschränkt sich heute fast vollständig auf E-Bikes und dürfte bei diesen inhaltlich kaum gerechtfertigt sein. Die Problematik der E-Bikes kann in diesen Entwürfen zwar nicht als Ganze einbezogen werden. Hierbei handelt es sich aber um einen Einzelpunkt, bei dem sich eine Anpassung sachlich effektiv aufdrängt. Daher wird hier mit Blick auf die E-Bikes auf diese Sonderregelung verzichtet. Das Mitfahren auf Motorfahrrädern richtet sich demnach neu nach den Regeln für das Mitfahren auf Fahrrädern.

Das Weglassen des ersten Satzteils von Artikel 63 Absatz 1 sowie von Absatz 2 hat keine Auswirkungen auf die Rechtslage, weil diese Aspekte mit Artikel 16 bereits geregelt sind.

Artikel 19: Tragen von Sicherheitsgurten

Diese Bestimmung gibt weitgehend den heutigen Artikel 3a inhaltlich unverändert wieder. Aufgrund eines gemeldeten Bedarfs wird neu in Absatz 2 Buchstabe a ausdrücklich verlangt, dass ärztliche Befreiungszeugnisse befristet sein müssen. In Absatz 2 Buchstabe e wird mit einer Umformulierung klargestellt, dass die Ausnahme von der Gurtentragpflicht auch für Anhänger und nicht nur für Motorwagen gilt. In Absatz 4 wird neu die bisher per Verfügung geregelte Modifikation für Beckengurte integriert.

⁴ SR **741.31**; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_31.html

Artikel 20: Tragen von Schutzhelmen

Neu wird verlangt, dass alle Helme dem ECE-Reglement Nr. 22 zu entsprechen haben, auch solche von Führerinnen und Führern von Motorfahrrädern (Abs. 1). Helme, die die bisherigen, nicht aber die neuen Anforderungen erfüllen, dürfen noch während einer Übergangszeit von 5 Jahren weiterverwendet werden.

Mit dieser neuen Anforderung entfällt der Hauptgrund für die Differenzierung zwischen der Helmtragepflicht von Motorfahrradfahrenden und jener der Führerinnen und Führer sowie mitfahrenden Personen von Motorrädern mit oder ohne Seitenwagen sowie von Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen. Die verschiedenen Ausnahmen von der Helmtragepflicht werden einander angeglichen (Abs. 2). Dabei wird bei den Ausnahmen, welche von der Einhaltung einer maximalen Höchstgeschwindigkeit abhängen, auch die zulässige Geschwindigkeit vereinheitlicht und auf 30 km/h festgelegt, was zwar nicht für die Motorradfahrenden, aber für die übrigen ausgenommenen Fahrzeugführenden eine Änderung bedeutet.

Aufgrund eines gemeldeten Bedarfs wird neu in Absatz 2 Buchstabe g ausdrücklich verlangt, dass ärztliche Befreiungszeugnisse befristet sein müssen.

Mit der Umformulierung in Absatz 2 Bestimmung d wird sichergestellt, dass die Befreiung von der Helmtragepflicht nur erfolgen kann, wenn Gurte benützt werden, deren Wirksamkeit geprüft wurde, nicht aber bei solchen die (ohne Kontrolle) freiwillig angebracht und nicht im Fahrzeugausweis eingetragen wurden.

Neu wird, analog zur Regelung betreffend Sicherheitsgurte, die Fahrzeugführerin und der Fahrzeugführer verpflichtet dafür zu sorgen, dass Kinder unter 12 Jahren den vorgeschriebenen Schutzhelm tragen (Abs. 3).

Artikel 20a: Überlassung von Fahrzeugen

Artikel 20b: Verbot des Alkoholkonsums bei berufsmässigen Personentransporten

Diese beiden Artikel entsprechen dem bisherigen Artikel 2 VRV, soweit dieser aus Sicht der Verkehrsregeln als notwendig erscheint: Der bisherige Absatz 1 stellt eine verkürzte Wiederholung von Artikel 31 Absatz 2 SVG dar und kann daher weggelassen werden. Die bisherigen Absätze 2 - 2^{ter} regeln, unter welchen Umständen bei bestimmten Betäubungsmitteln die Fahrunfähigkeit als erwiesen gilt und wenden sich damit primär an die Kontrollbehörden. Diese Absätze 2 - 2^{ter} werden daher neu in die SKV überführt.

Die bisherigen Absätze 3 bis 5 bilden die vorgeschlagenen neuen Artikel 20a und 20b E-StBV. Die 3 Absätze werden auf zwei Artikel aufgeteilt, weil ihr Sachzusammenhang nur lose ist und sie ganz unterschiedliche Adressaten haben. Zugleich kann damit die Artikelüberschrift aussagekräftig formuliert werden.

Der bisherige Artikel 2 Absatz 5 VRV wird dabei in Angleichung an die im Rahmen von Via sicura geplante SVG-Änderung umformuliert.

2. Abschnitt: Betriebsbedingungen für Fahrzeuge

Artikel 21: Betriebssicherheit

Diese Bestimmung entspricht weitgehend dem bisherigen Artikel 57 VRV. In Absatz 3 wird neu angesichts eines praktischen Bedarfs ausdrücklich die Pflicht statuiert, Fahrzeug und Ladung von Schnee, Eis und dergleichen zu befreien. Die Möglichkeit der Überführungsfahrten wurde eingeschränkt auf Fahrzeuge mit Händlerschilder (Abs. 4), da eine derartig weitgehende Abweichung von den Vorschriften nur noch dann als gerechtfertigt erscheint, wenn der Bau, Umbau oder die Reparatur von einem professionellen Garagenbetrieb ausgeführt wird.

Artikel 22: Schutzvorkehrungen betreffend Fahrzeuge und Ladung

Der bisherige Artikel 58 VRV wird weitgehend übernommen und bezieht sich neu auch ausdrücklich auf die Ladung. Neu wird darauf verzichtet, die Abmessungen des vorgeschriebenen Signalkörpers zu regeln, da das relevante Kriterium schlicht dessen deutliche Erkennbarkeit sein dürfte (Abs. 2). Die Ausnahme für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge von der Pflicht, bei sichthemmenden Ladungen spezielle Rückspiegel zu verwenden, wird aus Sicherheitsgründen aufgehoben (Abs. 5). Landwirtschaftliche Fahrzeuge sind langsamer als die übrigen Fahrzeuge und werden daher oft überholt. Dementsprechend ist es für deren Führer umso wichtiger, einen Rückspiegel zu haben, der einen Gesamtüberblick auch über das Geschehen hinter seinem Fahrzeug ermöglicht.

Artikel 23: Schutz der Fahrbahn

Der bisherige Artikel 59 VRV wird auf das Notwendige beschränkt. Für den heutigen Absatz 2 besteht kein Bedarf mehr, weil Motorfahrzeuge mit Metallreifen kaum noch vorkommen und Raupenfahrzeuge ohnehin eine Bewilligung benötigen, in der soweit nötig Auflagen angeordnet werden können.

Artikel 24: Abgas-Wartungsdokument

Die heutigen Bestimmungen über Abgasemissionen und Abgaswartung des Fahrzeugs (Art. 59a VRV) sollen weitgehend in die VTS⁵ integriert werden. Zu den Verkehrsregeln gehört aber die Pflicht der Führerin oder des Führers, das durch die VTS vorgeschriebene Abgaswartungsdokument mitzuführen. Hinsichtlich der Ausweise und besonderen Bewilligungen ist eine entsprechende Pflicht im SVG enthalten (Art. 10 Abs. 4 SVG). Hinsichtlich des Abgas-Wartungsdokuments muss die Pflicht auf Verordnungsebene erst geschaffen werden. Die Pflicht der E-StBV zum Mitführen des Dokuments greift selbstverständlich nur in jenen Fällen, in denen das Dokument in der VTS auch tatsächlich vorgeschrieben ist, die Ausnahmen der VTS sind also zu beachten.

3. Abschnitt: Abmessungen und Gewichte

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 Abmessungen und Gewichte während der Fahrt nicht überschritten werden dürfen (vgl. Groberläuterungen Bst. D, Ziff. 2).

Da sich die VTS aber nur auf die einzelnen Fahrzeuge bezieht, müssen die Abmessungen und Gewichte von Fahrzeugkombinationen weiterhin in der E-StBV geregelt werden.

Artikel 25: Abmessungen

Diese Bestimmung bezieht sich neu nur noch auf das Fahrzeug samt dessen Bestandteilen. Was nicht Bestandteil im Sinne des Sachenrechts ist, wird als Ladung betrachtet und muss diesen Vorschriften entsprechen (weshalb Art. 64 Abs. 3 und 65 Abs. 2 VRV neu zu den Ladungsbestimmungen verschoben werden).

Im Übrigen bleiben die heutigen Artikel 64 bis 66 VRV trotz weitgehenden formalen Änderungen inhaltlich weitgehend unverändert.

Der neue Absatz 4 stellt neu klar, dass der Messvorgang bei den Absätzen 1 und 2 nach den Grundsätzen in Artikel 38 Absatz 1, 1^{bis} und 2 VTS zu erfolgen hat. Da in der neuen E-StBV viel Wert auf die klare Grenzziehung zwischen Fahrzeugbestandteil und Ladung gelegt wird und diese nicht vollständig deckungsgleich ist mit der von der VTS *für den Messvorgang* festgelegten Grenzziehung, dürfte hier dieser Verweis für das Verständnis der Bestimmungen einen gewissen Mehrwert bringen.

⁵ SR 741.41; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_41.html

Artikel 26: Kreisfahrt

Keine weiteren Erläuterungen.

Artikel 27: Gewichte

Auch diese Bestimmung bleibt inhaltlich weitgehend unverändert. Wie bei Artikel 25 und 26 handelt es sich um eine Bestimmung, welche primär für den Berufsverkehr von Bedeutung ist. Für die durchschnittliche Fahrzeugführerin und den durchschnittlichen Fahrzeugführer ist vor allem Absatz 3 von Bedeutung, wonach die im Fahrzeugausweis eingetragenen Gewichte nicht überschritten werden dürfen.

Bezüglich Absatz 5 ist darauf hinzuweisen, dass die Vereinfachung der Formulierung des bisherigen Artikel 67 Absatz 8 VRV keine inhaltliche Änderung bewirkt: Auch ohne die umfangreichen Verweise auf die vorangehenden Absätze muss klar sein, dass der Absatz 5 im Zusammenhang mit den vorangehenden Absätzen zu lesen ist. Daraus ergibt sich, dass die Befugnis, die Achslasten um 2 Prozent zu überschreiten nur bezüglich der direkt in der VTS festgelegten Achslasten, nicht aber bezüglich allfälliger höherer Achslasten bei Ausnahmefahrzeugen oder Ausnahmetransporten gilt.

Entsprechend dem neuen Normenkonzept ist nach Absatz 7 neu nicht mehr das UVEK sondern das ASTRA zuständig für die Gleichstellung von in Grenznähe liegenden ausländischen Umladestationen mit den schweizerischen.

Der heutige Absatz 4 von Artikel 67 VRV bleibt auch unverändert - er wurde nicht gestrichen sondern bloss aus systematischen Gründen aus diesem Artikel hier herausgelöst und in die Ladungsbestimmungen (Art. 33 E-StBV, Anordnung und Abmessungen der Ladung) verschoben.

Die heutigen Absätze 6 und 7 von Artikel 67 VRV werden ersatzlos gestrichen. Die betroffenen Fahrzeuge konnten nun bereits über eine sehr lange Zeit von diesen Ausnahmebestimmungen profitieren. Neu soll aber nach Möglichkeit auf solche Ausnahmen und Privilegien 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, rechtfertigt sich ein Verzicht auf diese Sonderregeln.

4. Abschnitt: Mitführen von Anhängern und anderes Schleppen

Die Anhänger werden neu in zwei anstatt wie bisher in drei Artikeln geregelt. Überdies sind diverse Regeln hierher verschoben worden, die an andern Stellen der VRV enthalten waren, aber im Grunde einzig Aussagen zu Anhängern enthalten. Auf die Schaffung von verschiedenen Artikeln für Motorwagen und übrige Fahrzeuge wird verzichtet, da kaum ein entsprechender Bedarf gesehen wird - unterschieden wird systematisch einzig zwischen dem Mitführen von einem oder mehreren Anhängern.

Auch die Regelung des Schleppens wurde systematisch stark verändert und vereinfacht. Relevant ist hier die Unterscheidung zwischen Schleppen im Falle einer Panne und Schleppen in den übrigen Situationen. Auf spezifische Sonderregeln für einzelne Fahrzeuge wird nach Möglichkeit mangels praktischem Bedarf verzichtet.

Artikel 28: Anhänger

Absatz 1 legt fest, dass an Motorfahrzeugen und Fahrrädern grundsätzlich höchstens ein Anhänger mitgeführt werden darf. Die Einschränkungen des bisherigen Artikel 69 VRV für die «übrigen Fahrzeuge» werden, was die Breite und den hinteren Überhang von Fahrradanhängern und deren Ladung betrifft, neu in den Bestimmungen über die Ladung (Art. 35 Abs. 3) bzw. in der VTS geregelt und im Übrigen fallen gelassen. Massgebend wird einzig die Betriebssicherheit sein (Art. 29 SVG, Art. 21 E-StBV), welche auch die Aspekte abdeckt, welche im bisherigen Artikel 70 Absätze 1 und 2 VRV enthalten waren.

Absatz 2 ist in dieser ausdrücklichen Form neu, entspricht aber der bisherigen Auslegung von Artikel 77 Absatz 1 im Sinne eines absoluten Verbots zum Mitführen von Sachtransportanhängern an Arbeitsmotorwagen.

In Absatz 3 wird die bisherige Beschränkung von Sachtransportanhängern an Gesellschaftswagen fallen gelassen (Art. 68 Abs. 4 VRV). Dieser kommt allenfalls eine gewisse wirtschaftliche Bedeutung zu - mit Blick auf die Verkehrssicherheit ist sie allerdings keinesfalls nötig und hat dementsprechend in der Verordnung über die Strassenbenützung keine Berechtigung.

Absatz 4 gibt bisheriges Recht wieder (Art. 44 Abs. 3 Satz 3 VRV).

Artikel 29: Mitführen von mehreren Anhängern

Absatz 1 enthält die Fälle, in denen ohne weitere Voraussetzungen mehr als ein Anhänger gezogen werden darf (bisher Art. 68 Abs. 2 Bst. a und b, Abs. 3 VRV). Im Gegensatz zum heutigen Recht soll das Mitführen von mehr als zwei Anhängern aus Sicherheitsgründen nicht mehr zugelassen sein.

Absatz 2 enthält die bisherige Möglichkeit, an Motorwagen zwei für Hand- oder Pferdezug eingerichtete Feuerwehrgeräte anzubringen (Art. 68 Abs. 6 VRV), nicht mehr.

Absatz 3 entspricht dem heutigen Recht (Art. 68 Abs. 2 Bst. c VRV).

Nach bisherigem Recht (Art. 82 Abs. 2 Satz 3 VRV) dürfen 2 Schaustelleranhänger bewilligt werden, wobei erst auf Weisungsebene festgehalten ist, dass dies bis zu einer Gesamtlänge von 26 m erfolgen kann. Neu soll die Abweichungsmöglichkeit für die Länge der Fahrzeugkombination stufengerecht in der Verordnung verankert sein. Dabei wird die Entwicklung in den letzten Jahren einbezogen und die Obergrenze, entsprechend den länger gewordenen Fahrzeugen, auf 30 m festgesetzt (Absatz 4).

Artikel 30: Schleppen von Pannenfahrzeugen

Die Überschrift legt im Gegensatz zu jener des heutigen Artikels 72 VRV klar fest, dass diese Bestimmungen nur dann zur Anwendung gelangen, wenn es sich um Pannenfahrzeuge handelt. Entsprechend der gesteigerten Bedeutung des Begriffs «Pannen» wird dieser neu in Absatz 1 definiert.

Absatz 1 hält zudem fest, dass nicht mehr als ein Motorfahrzeug ohne Anhänger abgeschleppt werden darf. Die bisherige Bewilligungsmöglichkeit für das Abschleppen von zwei Fahrzeugen entfällt aus Gründen der Sicherheit und des heute fehlenden Bedarfs (Art. 72 Abs. 1, 3. Satz VRV).

Im Übrigen wurde der Inhalt von Artikel 72 VRV weitgehend übernommen, wobei aber insbesondere auf verschiedene Bestimmungen betreffend Motorräder verzichtet wurde.

Artikel 31: Schleppen und Stossen in den übrigen Fällen

In Absatz 1 wird klar ausgedrückt, dass das Stossen und Schleppen mit Fahrzeugen unzulässig ist, soweit nicht der Fall des Schleppens eines Anhängers oder eines Pannenfahrzeugs vorliegt, ebenso das Mitführen von Tieren. Weiterhin zugelassen bleibt aufgrund von entsprechenden Forderungen im Rahmen der Vorkonsultation die Möglichkeit des Mitführens eines Hundes an der Leine durch Radfahrerinnen und Radfahrer. Dagegen wird die bisherige Ausnahme für das Stossen zum Anlassen des Motors oder zu einem kurzen Manöver (Art. 71 Abs. 3 VRV) wegen Bedeutungslosigkeit fallen gelassen.

Der kantonalen Behörde bleibt aber in Absatz 2 weiterhin die Möglichkeit, das Schleppen von Holz und das Ziehen von Skifahrern zu bewilligen (bisher Art. 71 Abs. 2 VRV), wobei hier die Einschränkung der Bewilligungsbefugnis auf «Strassen ohne Belag oder mit Schneebeleg» fallen gelassen wurde, da es letztlich in der Kompetenz der Bewilligungsbehörde liegen muss, in diesen Einzelfällen die Situation als Ganzes zu beurteilen und entsprechend zu entscheiden.

5. Abschnitt: Ladung

Der Begriff der Ladung wird in Artikel 2 Absatz 15 definiert: Als Ladung gelten alle mitgeführten Gegenstände, welche nicht Bestandteile des Fahrzeugs bilden, also auch sachenrechtliches Zugehör, welches nach allgemeinem Sprachgebrauch unter Umständen nicht ohne Weiteres als Ladung verstanden würde (z. B. abnehmbare Skiboxen).

Der Abschnitt «Ladung» wurde vom Aufbau her stark verändert.

Artikel 32: Allgemeines

In Absatz 1 wird beschrieben, wo die Ladung grundsätzlich mitgeführt werden darf. Im Gegensatz zur heutigen Bestimmung (Art. 73 Abs. 4 VRV) werden auch das Fahrzeuginnere sowie die Lastenträger erwähnt.

Die Absätze 2 und 3 entsprechen der bisherigen Regelung (Art. 73 Abs. 6 und 7 VRV).

In Absatz 4 erfolgt eine Präzisierung gegenüber dem bisherigen Recht (Art. 73 Abs. 5 VRV).

Artikel 33: Anordnung und Abmessungen der Ladung

Der Grundsatz der Ladungssicherung ist im Gesetz (Art. 30 Abs. 2 SVG) enthalten und wird in der Verordnung wie bisher nicht wiederholt.

Die Absätze 1, 3 und 4 entsprechen dem bisherigen Recht (Art. 73 Abs. 1 bis 3, 64 Abs. 3 und 65 Abs. 2 VRV).

Abnehmbare Zubehörteile gelten aufgrund der neuen Begriffsdefinition als Ladung - diese sind dementsprechend in diesem Kapitel zu regeln, resp. unterstehen den entsprechenden Regeln. Abnehmbare Zubehörteile (wie Skiboxen) an Gesellschaftswagen stellen einen Sonderfall dar, da bei deren Anbringen sowohl die Ladungsbestimmungen wie auch zusätzlich gewisse Bestimmungen über Fahrzeugabmessungen (Fahrzeuggesamtlänge darf mit der Skibox nicht überschritten werden) eingehalten werden müssen. Dies ist aber - da abnehmbare Zubehörteile Ladung sind - systematisch korrekt im Ladungskapitel und nicht wie bisher bei den Fahrzeugmassen festzuhalten! Daher wird Artikel 65 Absatz 2 VRV hier in Absatz 4 aufgenommen. Auch die neuen Absätze 2 und 5 waren bisher in den Vorschriften über Masse und Gewichte eingeordnet (Art. 66 und 67 Abs. 4 VRV), gehören aber zum Themenbereich der Ladung.

Artikel 34: Transport von Klautieren

Diese Bestimmung beschränkt sich auf einen Teil eines Absatzes des bisherigen Artikels über Tiertransporte (Art. 74 Abs. 2 VRV). Die bisherige Regel für Motorräder und Fahrräder ist neu in Artikel 35 enthalten. Die übrigen Aspekte der heutigen Bestimmung werden durch die Tierschutzgesetzgebung in einem ausreichenden Ausmass abgedeckt. Der Verweis auf dieses Rechtsgebiet (Art. 74 Abs. 4 VRV) widerspricht den gesetzestechnischen Grundsätzen.

Artikel 35: Zusätzliche Vorschriften zur Ladung auf Motorrädern, Fahrrädern und Fahrradanhängern

Diese Norm enthält Regelungen, die bisher in unterschiedlichen Bestimmungen enthalten waren (Art. 42 Abs. 2, 69, Abs. 2, 2. Satz, 74 Abs. 3 VRV), die aber alle die Ladung betreffen. Sie wurden zusammengezogen und aneinander angeglichen, was gewisse materielle Änderungen beinhaltet, welche sachlich angemessen und kaum von grosser praktischer Bedeutung sein dürften. So gilt Artikel 74 Absatz 3 VRV neu auch auf Fahrradanhängern. Die Bestimmung zum Ladungsüberhang von Artikel 35 Absatz 3 (heute: Art. 69 Abs. 2 VRV), die bisher nur für Anhänger galt, gilt zudem neu auch für Fahrräder und Motorfahrräder, wobei aber neu ein Überhang von 1 m anstatt nur 50 cm gestattet ist, da die Beschränkung für Fahrräder und Motorfahrräder nicht unnötig streng sein soll und die Lockerung auch für Anhänger vertretbar sein dürfte. Umgekehrt gilt die Vorschrift zum Transport von Tieren neu auch für Fahrradanhänger, was eine leichte Umformulierung notwendig macht; neu hat der

Transport in «Käfigen, Körben *und dergleichen*» zu erfolgen, womit das Mitführen in speziell für Tiere konzipierten Anhängern als erlaubte Transportmöglichkeit genügend erfasst ist.

Artikel 36: Ladung auf Arbeitsmotorwagen

Hier werden entsprechend dem bisherigen Recht (Art. 77 Abs. 1 und 2 VRV) zusätzliche einschränkende Ladungsbestimmungen für Arbeitsmotorwagen formuliert. Sie werden neu im Abschnitt betreffend Ladung angesiedelt. Artikel 36 stellt eine Spezialregelung dar zu den Bestimmungen über die Ladung, die für alle übrigen Fahrzeuge gelten und er geht diesen allgemeineren Bestimmungen vor. Die Regeln haben an sich gar keinen sachlichen Bezug zu den besonderen Fahrten, sondern einzig zu den Ladungsbestimmungen, daher werden sie nach vorne verschoben. In Absatz 1 wird mit einer Umformulierung geklärt, dass die Bestimmung nicht nur «Anhängern an Arbeitsmotorwagen» sondern ganz generell Arbeitsanhänger betrifft. Die eigentliche Regel zu den an Arbeitsmotorwagen erlaubten Anhängern wird in den neuen Artikel 28 (Anhängern) verschoben.

6. Abschnitt: Verwendung landwirtschaftlicher Fahrzeuge

Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge waren bisher als eigener Abschnitt zwischen dem Abschnitt «Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte» und dem Titel «verschiedene Bestimmungen» (mit dem Sonntags- und Nachtfahrverbot) geregelt. Neu werden sie aus diesem Umfeld herausgelöst. Es handelt sich hier um Bestimmungen, welche Fahrten einschränken, die nach den allgemeinen Regeln zulässig wären. Durch diese Ausrichtung passen sie schon von Grund auf systematisch schlecht zwischen die Regeln über die Ausnahmefahrzeuge und -transporte sowie das Sonntags- und Nachtfahrverbot, wo gewisse Fahrten zugelassen werden, die nach den allgemeinen Regeln ausgeschlossen sind.

Neu soll nur noch beschrieben werden, welche Fahrten zulässig sind. Daraus ergibt sich ohne Weiteres, welche Fahrten unzulässig sind, ohne dass dies ausdrücklich gesagt werden muss. Auf die beispielhafte Aufzählung verbotener Fahrten (Art. 88 VRV) wird verzichtet, ebenso auf die Regelung der Frage, wer landwirtschaftliche Fahrten absolvieren darf (vgl. die bisherige, nicht sehr kohärente Regelung in Art. 86 Abs. 3, 87 Abs. 2 Einleitungssatz und 89 VRV).

Wenn der Fokus ausschliesslich auf die zulässigen Fahrten gelegt wird, ergeben sich im Vergleich mit dem bisherigen Recht kaum Änderungen. Das bisherige System bot aber verschiedene Auslegungsmöglichkeiten, die nun wegfallen werden: Ein Polizist, der bei einer Verkehrskontrolle grosszügig sein wollte, konnte sich bisher primär an Artikel 88 VRV (verbotene Fahrten) orientieren, mit der Folge, dass er nur dann einschritt, wenn es sich um einen in dieser Bestimmung genannten Tatbestand handelte. In einem weniger weit gehenden Sinn konnte man die Bestimmungen so auslegen, dass gewisse Fahrten ausdrücklich als zulässig und andere als verboten bezeichnet wurden. Bei den nicht ausdrücklich genannten Fahrten konnte jeweils geprüft werden, welcher Kategorie sie eher zuzuordnen sind. Es wird davon ausgegangen, dass das neue System, wonach nur noch die zulässigen Fahrten beschrieben werden, bei Grenzfällen, eine tendenziell strengere Beurteilung der Frage, ob eine Fahrt mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen noch als zulässig betrachtet werden kann, zur Folge haben wird.

Artikel 37: Zulässige Fahrten

Die Bestimmung entspricht der bisherigen Regelung (Art. 86 Abs. 1 und 2 VRV). Die einzige Modifikation hat keine Auswirkungen, da die dem Pflanzenbau (namentlich dem Gemüse-, Obst- und Weinbau) dienenden Betriebe auch ohne ausdrückliche Nennung als Landwirtschaftsbetriebe gelten.

Artikel 38: Fahrten zur Bewirtschaftung eines Landwirtschaftsbetriebs

Im Vergleich zum bisherigen Recht wurde einzig geändert, dass die Transporte für Neulandgewinnung und Rodungen zur landwirtschaftlichen Nutzung des Bodens nicht mehr als

landwirtschaftliche Fahrten betrachtet werden. Es wird davon ausgegangen, dass diesen Vorgängen kaum mehr eine praktische Bedeutung zukommt.

Die Änderung in Absatz 2 Buchstabe b ist Folgeänderung der Streichung von Artikel 86 Absatz 3 VRV. Die durch dessen Streichung entfallene Beschränkung von Artikel 38 Absatz 3 Buchstabe b soll über dessen Umformulierung wieder aufgenommen werden. Landwirtschaftliche Fahrzeuge sollen bei Verbauungen nur eingesetzt werden können, wenn die Inhaberin oder der Inhaber eines landwirtschaftlichen Betriebs an diesen Verbauungen unmittelbar beteiligt ist.

Artikel 39: Ausnahmbewilligungen

Diese Bestimmung übernimmt weitgehend das bisherige Recht (Art. 90 VRV).

4. Kapitel: Fahrverkehr: Verhaltensregeln

1. Abschnitt: Allgemeine Fahrregeln

Artikel 40: Bedienung des Fahrzeugs

Im Vergleich zur bisherigen Bestimmung mit dieser Überschrift (Art. 3 VRV) werden der Aufmerksamkeitsaspekt neu separat und für alle Strassenbenützenden geregelt (Art. 4 E-StBV), die Sondervorschrift für Führende von Gesellschaftswagen gestrichen, da bereits durch Absatz 1 abgedeckt, und die Vorschrift betreffend Fahrtschreiber in die ARV 1 und 2 verschoben, womit auch eine kleine Inkohärenz beseitigt werden kann (VRV bezieht Pflicht, Schlüssel und Einlageblätter zur Verfügung zu stellen, auf die Halterin bzw. den Halter, die ARV auf die Arbeitgeberin bzw. den Arbeitgeber, vgl. Art. 22 Abs. 3 ARV 2 und Art. 14a Abs. 6 ARV 1).

Artikel 41: Angemessene Geschwindigkeit

Diese Bestimmung übernimmt den notwendigen Gehalt des bisherigen Rechts (Art. 4 VRV). Auf den bisherigen Absatz 2, wonach langsam zu fahren ist, wo die Strasse verschneit, vereist, mit nassem Laub oder mit Split bedeckt ist, besonders wenn Anhänger mitgeführt werden, kann verzichtet werden, weil dieser Aspekt bereits ausreichend durch das Gesetz geregelt ist (Art. 32 Abs. 1 SVG). Auch auf die Bestimmung, dass die Fahrzeugführenden sich so zu verhalten haben, dass bei Begegnungen mit Tierfuhrwerken und Tieren keine Tiere erschreckt werden, wird verzichtet, weil sie an Bedeutung verloren hat und zudem durch das Gesetz abgedeckt ist (Art. 26 Abs. 1 SVG).

Artikel 42: Allgemeine Höchstgeschwindigkeiten

Diese Bestimmung entspricht inhaltlich dem bisherigen Recht (Art. 4a VRV). Neu spricht die Bestimmung nur noch vom Beginn der verschiedenen allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten und nicht mehr vom Ende, da dieses wiederum den Beginn der neuen allgemeinen Höchstgeschwindigkeit darstellt.

Diese Bestimmung erfährt ab dem Zeitpunkt, ab dem das neue System der neuen Bedeutung der Ortschaftstafel (vgl. Groberläuterungen Bst. E, Ziff. 4.4) umgesetzt ist, eine Änderung (vgl. Schlussbestimmungen).

- Das heisst, auf den Zeitpunkt des Endes der ersten Umsetzungsphase (vgl. Groberläuterungen Bst. E, Ziff. 4.4) wird auch die Regel von Artikel 42 geändert: Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts gilt ab diesem Zeitpunkt ab dem Signal Ortsbeginn (und nicht mehr ab Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell»). Neu wird dann 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. Die heutige

Regelung der Ortschaftstafeln sah 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 danach 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.

- Im aktuellen Zeitpunkt hingegen ändert sich für die Verkehrsteilnehmenden noch nichts; die Regel wonach neu die Ortschaftstafeln massgeblich sein sollen, können selbstverständlich gegenüber den Verkehrsteilnehmenden erst Gültigkeit erlangen, wenn diese Ortschaftstafeln richtig platziert sind, d. h. wenn die erste Umsetzungsphase, in der die Gemeinwesen die Ortstafeln verschieben, abgeschlossen ist. Auf diesen Zeitpunkt wird der vorliegende Artikel entsprechend der Formulierung in den separat zu beschliessenden Änderungen geändert.

Artikel 43: Höchstgeschwindigkeit für einzelne Fahrzeugarten

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen Recht (Art. 5 VRV), wobei nun alle für einzelne Fahrzeugarten beschränkten Höchstgeschwindigkeiten in einem einzigen Absatz geregelt und dort die betroffenen Fahrzeuge tendenziell jeweils detaillierter umschrieben werden, ohne dass dies eine materielle Änderung bewirkt. Die Möglichkeit, für das Abschleppen sowie für das Nachziehen von Rollis höhere Geschwindigkeiten zu bewilligen, ist in einem eigenen Absatz enthalten. Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden vereinigt.

Artikel 44: Verhalten gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern

Gemäss dem Gesetz hat die Fahrzeugführerin oder der Fahrzeugführer nötigenfalls anzuhalten, um den Fussgängerinnen und Fussgängern den Vortritt zu lassen, die sich bereits auf dem Fussgängerstreifen befinden oder im Begriffe sind, ihn zu betreten (Art. 33 Abs. 2 SVG). Gemäss dieser Bestimmung muss der Fahrverkehr einer Fussgängerin oder einem Fussgänger den Vortritt gewähren, wenn diese oder dieser ersichtlich den Fussgängerstreifen benutzen will. Mit dem Ausdruck «oder davor (vor dem Fussgängerstreifen) wartet» (Art. 6 Abs. 1 VRV) könnte die Vorstellung entstehen, dass der Fussverkehr verpflichtet ist, vor dem Streifen zu warten, bevor er ihn überquert. Zwecks Vermeidung dieser Fehlvorstellung bei den Fahrzeugführenden wird dieser Ausdruck neu weggelassen, ebenso der Beschrieb des geforderten Verhaltens, um dieser Pflicht nachkommen zu können, weil dieses Verhalten bei Einräumen des Vortritts in allen Situationen zu beachten ist. Gleichzeitig wird damit eine Inkohärenz zu den Regeln für Fussgängerinnen und Fussgänger ausgeräumt, weil dort eine Wartepflicht nicht erwähnt wird (vgl. Art. 9 Abs. 3 E-StBV bzw. Art. 47 Abs. 2 VRV).

Die Regel, wonach der Fahrverkehr, wenn er das Trottoir benutzen muss, den Fussgängerinnen und Fussgängern den Vortritt einräumen muss wird dahingehend präzisiert, dass diese Pflicht gegenüber all jenen «Benutzerinnen und Benutzern, denen das Trottoir gewidmet ist» gilt, also auch z. B. gegenüber Fahrrädern, welchen ja das Trottoir ausnahmsweise auch freigegeben sein kann, oder Führerinnen und Führern von Rollstühlen.

Die Bestimmung, wonach bei Verzweigungen mit Verkehrsregelung abbiegende Fahrzeugführerinnen oder Fahrzeugführer den Fussgängerinnen und Fussgängern für das Überqueren der Querstrasse den Vortritt zu lassen haben, wenn nicht die Fahrt durch einen grünen Pfeil freigegeben wird und kein gelbes Warnlicht blinkt (Art. 6 Abs. 2 VRV), wird aus Sicherheitsgründen aufgehoben, da diese Regel abseits von Fussgängerstreifen kaum vertretbar scheint. Zudem wird davon ausgegangen, dass vor allem die Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer, aber auch die Fussgängerinnen und Fussgänger diese Regel bereits heute kaum mehr kennen. Da der Fussgängerverkehr bei geregelten Verzweigungen heutzutage in aller Regel ohnehin eigene Lichtsignale hat, ist die mit deren Aufhebung verbundene Schlechterstellung der Fussgängerinnen und Fussgänger vor allem theoretischer Natur.

Artikel 44a: Vermeidung von Lärm und anderen Belästigungen

Die lange Liste von Beispielen für verbotenen Lärm des bisherigen Rechts (Art. 33 VRV) wird aufgehoben. Es bleibt einzig der Einleitungssatz, ergänzt mit der Bemerkung, dass verbotener Lärm durch die Fahrweise, aber auch auf andere Art erzeugt werden kann. Der Mehrwert dieser Bestimmung gegenüber dem Gesetz (Art. 42 SVG) liegt primär darin, dass auch die Mitfahrenden und die Hilfspersonen von dieser Pflicht erfasst werden.

Ausdrücklich genannt wird im Absatz 2 des vorliegenden Entwurfs nur noch das unnötige Laufenlassen des Motors (bisher Art. 33 Bst. a VRV), das wohl den Hauptanwendungsfall der vermeidbaren Belästigungen bildet. Dieser Grundsatz wird ergänzt mit der Klarstellung, dass dies auch bei kürzeren Halten gilt (bisher Art. 34 Abs. 2 VRV).

Absatz 3 entspricht der heutigen Regelung (Art. 34 Abs. 3 VRV).

2. Abschnitt: Sicherungsvorkehren

Artikel 45: Richtungsanzeige

Von der bisherigen VRV-Bestimmung (Art. 28 VRV) bleiben einzig die im neuen Absatz 1 enthaltenen Regeln. Insbesondere wird auf die Bestimmung verzichtet, wonach die Zeichengebung nach der Richtungsänderung unverzüglich einzustellen ist. Bei einem Grossteil der Fahrzeuge erfolgt dies automatisch. Zudem besteht die Regel, wonach sich jedermann im Verkehr so zu verhalten hat, dass niemand in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse behindert oder gefährdet wird (Art. 26 Abs. 1 SVG). Daher erscheint der bisherige Absatz 2 als entbehrlich.

Neu wird in Absatz 2 eine Ausnahme von der Richtungsanzeige vorgesehen: wenn in signalisierten Zonen an Fahrzeugen vorbeigefahren wird, die innerhalb markierter Parkflächen auf der Fahrbahn parkiert sind. Die durch die parkierten Autos erforderlichen Richtungsänderungen sind offensichtlich, zudem wird damit deutlicher, wann eine Fahrzeugführerin oder ein Fahrzeugführer in einer Zone mit versetzten Parkfeldern als Verkehrsberuhigungsmassnahme nach links in eine Querstrasse abbiegen will.

Artikel 46: Warnsignale

Absätze 1 bis 3 übernehmen im Wesentlichen die bisherige Norm mit dieser Überschrift (Art. 29 VRV).

Absatz 4 übernimmt die Verwendungsregel der bisherigen Bestimmung über die vortrittsberechtigten Fahrzeuge (Art. 16 VRV), während deren Teil, der sich an die anderen Verkehrsteilnehmenden richtet, neu separat in Artikel 6 enthalten ist.

Absatz 5 legt die Verwendungsbedingungen für das gelbe Gefahrenlicht fest, die bisher einzig in einem Merkblatt zu den Weisungen vom 12.6.1974 geregelt waren. Im Interesse primär der Strassenunterhaltsdienste sollen gelbe Gefahrenlichter solange verwendet werden dürfen, wie das Fahrzeug für die übrigen Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer eine besondere, nicht voraussehbare Gefahr darstellt.

Artikel 47: Pannendreieck und Warnblinklichter

Der bisherige Begriff «Pannensignal» wird durch den Begriff «Pannendreieck» ersetzt. Die Bestimmung regelt zunächst das Pannendreieck und äussert sich erst im letzten Absatz zu den Warnblinklichtern. Auf die Pflicht, das Pannensignal am Fahrbahnrand aufzustellen, wenn ein Fahrzeug wegen fehlender Fahrzeugbeleuchtung oder ausserordentlicher Witterungsverhältnisse für die übrigen Fahrzeugführenden zu spät erkennbar ist (Art. 23 Abs. 2 VRV), kann verzichtet werden: Mehrspurige Fahrzeuge dürfen, wenn die Witterung deren Beleuchtung erfordert, ausserhalb von Parkflächen oder Bereichen mit ausreichender Beleuchtung nur noch dann parkiert werden, wenn sie mit dem Standlicht beleuchtet sind (Art. 48 Abs. 5 E-StBV), was als Kennzeichnung ausreichen dürfte. Diese Pflicht bezieht sich zwar neu nur noch auf mehrspurige Fahrzeuge. Ein berechtigter Bedarf nach der Kenn-

zeichnung mit einem Pannendreieck, scheint aber einspurigen Fahrzeugen trotz fehlender Beleuchtung kaum gegeben.

Die Bestimmung, wonach zusätzlich Pannlampen verwendet werden dürfen, wird fallen gelassen. Einerseits ist nirgends definiert was eine Pannlampe ist, andererseits ergibt sich generell die Pflicht, Hindernisse zu kennzeichnen, aus dem Gesetz (Art. 4 Abs. 1 SVG), wobei die Art der Kennzeichnung offen gelassen wird. Massgebend ist, dass durch die Kennzeichnung nicht ein falscher verkehrsrechtlicher Eindruck erweckt wird oder die Verkehrsteilnehmenden übermässig abgelenkt werden können.

Artikel 48: Beleuchtung von Fahrzeugen

Absatz 1 hält neu explizit fest, dass grundsätzlich die Abblendlichter zu verwenden sind, sobald das Fahrzeug zu beleuchten ist.

Absatz 2 sagt, wann die Fernlichter verwendet werden können bzw. wann sie auf Abblendlichter umzuschalten sind (bisher Art. 31 Abs. 2 Bst. a und Abs. 3 VRV). Die heutige Pflicht, sofort umzuschalten, sobald eine entgegenkommende Fahrzeugführerin oder ein entgegenkommender Fahrzeugführer durch Ein- und Ausschalten der eigenen Fernlichter darum ersucht (Art. 31 Abs. 3 Bst. b VRV), wird nicht mehr genannt, da das entsprechende Bedürfnis durch Buchstabe a ausreichend abgedeckt ist.

Absatz 3 regelt die Verwendung von Nebellichtern und Nebelschlusslichtern (bisher Art. 31 Abs. 2 Bst. b und 32 Abs. 2 VRV).

Absatz 4 äussert sich zum Standlicht. Im Vergleich zum heutigen Recht soll auf die Pflicht verzichtet werden, dieses Licht bei längeren Halten benutzen zu *müssen* (Art. 31 Abs. 4 VRV), da nicht alle Fahrzeuge über ein Standlicht verfügen.

Absatz 5 äussert sich zur Beleuchtung von parkierten Fahrzeugen. Im ersten Satz wird der Hauptfall geregelt, nämlich das Abstellen auf gekennzeichneten Parkierungsflächen; diesfalls ist keine Beleuchtung notwendig, ebenso, wenn der Bereich, in dem das Fahrzeug abgestellt wird, ausreichend beleuchtet ist. In den übrigen Fällen sollen mehrspurige Fahrzeuge (auch nicht-motorisierte Fahrzeuge, deren bisherige Regelung etwas unklar war) aus Sicherheitsgründen nachts und bei schlechter Witterung nur noch abgestellt werden dürfen, wenn sie mit Standlicht beleuchtet sind. Die Möglichkeit des Verwendens von Parklichtern bei Fahrzeugen bis 6 m Länge und 2 m Breite bleibt auf den Innerortsbereich eingeschränkt und wird dementsprechend in den neuen Artikel mit den Innerortsregeln verschoben (Art. 67 Abs. 2 E-StBV).

Absatz 6 stellt einen Platzhalter dar und soll später entsprechend den Ergebnissen der SVG-Revision im Zusammenhang mit *via sicura* revidiert werden: Entweder wird neu eine Pflicht begründet, auch tagsüber mit Licht zu fahren, oder aber die heutige Soll-Bestimmung wird aufgehoben.

Die Absätze 7 und 8 entsprechen dem heutigem Recht (Art. 30 Abs. 2, 32 Abs. 4, 1. Satz VRV).

Artikel 49: Erlaubtes Abweichen von den Verkehrsregeln

Diese Regelung war bisher unter den «Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten» enthalten (Art. 85 Abs. 3 VRV). Sie wird nun unter dem Titel «Allgemeine Verkehrsregeln» dargestellt, weil Fahrzeuge zum Bau, Unterhalt und zur Reinigung der Strasse in der Regel nicht Ausnahmefahrzeuge oder Ausnahmetransporte sind und weil diese Abweichungsmöglichkeit von den Verkehrsregeln auch für die übrigen Verkehrsteilnehmenden von Bedeutung sind.

3. Abschnitt: Einzelne Verkehrsvorgänge

Artikel 51: Rechtsfahren

Von der bisherigen Bestimmung (Art. 7 VRV) mit dieser Überschrift wurde einzig ein Absatz übernommen. Die weiteren bisherigen Absätze scheinen entbehrlich: Die bisherigen Ausnahmen vom Rechtsfahrgebot (Art. 7 Abs. 1 VRV) werden aus Sicherheitsgründen aufgehoben. Der bisherige Absatz 2 ergibt sich weitgehend bereits aus dem Gesetz (Art. 34 Abs. 1 SVG), hinsichtlich bisherigem Absatz 4 fehlt der Regelungsbedarf bzw. ist bereits auf Gesetzesstufe eine ausreichende Regelung vorhanden (Art. 33 Abs. 3 SVG).

Absätze 2 und 3 basieren auf Bestimmungen, die heute unter «Fahrstreifen, Kolonnenverkehr» geregelt sind (Art. 8 Abs. 4 VRV). Es handelt sich um Regeln, die nicht von markierten Fahrstreifen oder von Kolonnen abhängen, sondern das Rechtsfahren betreffen und daher hierher verschoben werden. Absatz 2 entspricht dabei dem bisherigen Recht. Absatz 3 weitet die Berechtigung der Fahrräder vom Rechtsfahrgebot abzuweichen aus: Sie soll neu nicht mehr nur auf Fahrstreifen, die das Linksabbiegen gestatten, gelten sondern auch auf Rechtsabbiegestreifen, sofern die Fahrräder auf diesen Streifen anders als der übrige Verkehr geradeaus fahren dürfen. Gleichzeitig wird aber bezüglich beiden Fällen neu ausdrücklich festgehalten, dass dieses Abweichen erst im Bereich der Verzweigung erlaubt ist (auch wenn die Einspurpfeile schon weit vor dem Verzweigungsbereich angebracht sein sollten).

Artikel 52: Fahrstreifen, Kolonnenverkehr

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen Recht (Art. 8 Abs. 1 bis 3 VRV), wobei in Absatz 1 auf die Nennung des Kolonnenverkehrs verzichtet wird, da dieser bereits in genügender Weise in den übrigen Absätzen erwähnt ist und ansonsten gewisse Widersprüche entstehen. Einerseits ist der Begriff des «Fahrens in parallelen Kolonnen» aufgrund der Rechtsfolgen bei Verletzung von Artikel 52 sehr bedeutungsvoll, andererseits hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass dieser Ausdruck nicht immer richtig verstanden wird, da seine Bedeutung nicht offensichtlich ist. Daher wurde bei der Überarbeitung der Verordnungen geprüft, ob eine Definition des Begriffs «paralleler Kolonnenverkehr» oder allenfalls zumindest eine weitere Konkretisierung des erlaubten respektive verbotenen Verhaltens möglich wäre.

Das Fahren in parallelen Kolonnen ist nach Artikel 52 bei dichtem Verkehr gestattet, wenn die rechte Fahrbahnhälfte dafür genügend Raum bietet, d. h. bei dichtem Verkehr gilt in dieser Situation das Rechtsfahrgebot nicht. Folgerichtig ist es dann in diesen Fällen auch erlaubt, rechts an anderen Fahrzeugen vorbeizufahren, wobei jedoch ein Überholen in dem Sinne, dass das Fahrzeug ausschwenkt, vorbeifährt und wieder einschwenkt auch hier verboten bleibt. Das Bundesgericht beschreibt denn auch das Vorliegen von dichtem Verkehr als *begriffsnotwendig* für den Ausdruck «parallele Kolonnen»: «Paralleler Kolonnenverkehr» setzt nach der Rechtsprechung dichten Verkehr auf den Fahrspuren der entsprechenden Fahrtrichtung, mithin ein längeres Nebeneinanderfahren von mehreren sich in gleicher Richtung bewegenden Fahrzeugreihen, voraus» (BGE 124 IV 219 E3a; vgl. auch BGE 115 IV 244, E3). Konkretisiert wurde die Thematik in der Rechtsprechung bisher wie folgt:

- Erlaubtes Rechtsvorbeifahren: «Bei dichten Kolonnen auf beiden Fahrspuren darf die rechte Kolonne, wenn die linke vorübergehend langsamer fährt, ihre Geschwindigkeit beibehalten und gemäss Artikel 8 Absatz 3 Satz 1 VRV an den Fahrzeugen der linken Kolonne rechts vorfahren. Das gilt grundsätzlich auch, wenn sich auf beiden Spuren nur kürzere Kolonnen bilden, zwischen denen Abstände von einigen hundert Metern bestehen. Muss eine auf der Überholspur sich bewegende Gruppe von Fahrzeugen ihre Geschwindigkeit zeitweise vermindern, ohne dass eines dieser Fahrzeuge in die rechte Spur einbiegt, so darf eine auf der rechten Spur nahende Kolonne ihre Fahrt fortsetzen, auch wenn sie dadurch die linke Kolonne rechts überholt. Voraussetzung ist jedoch, dass der Führer des vordersten Fahrzeugs der rechten Kolonne die gebotene Vorsicht und Aufmerksamkeit anwendet (BGE 98 IV 317, E1).

- Nicht erlaubtes Rechtsvorbeifahren: Das Rechtsvorbeifahren ist nicht erlaubt im Einzelverkehr oder beim Fahren in lockeren Kolonnen (BGE 98 IV 317, E1).

Vor dem Hintergrund dieser Rechtsprechung, welche überdies in Anlehnung an die Lehre auch davon spricht, bei der Beurteilung von parallelem Kolonnenverkehr sei auf eine «natürliche Betrachtung» abzustellen (BGE 115 IV 244, E3a), wird klar, dass sich die in Artikel 52 enthaltenen Aspekte schlicht nicht auf eine einfache Definition und auf generell-abstrakte Formulierungen reduzieren lassen. In diesem Themenbereich kann und muss die Beurteilung im Einzelfall sehr situationsabhängig sein, eine Definition brächte hier nur scheinbar eine Vereinfachung und dementsprechend keinen Mehrwert, weshalb denn auch darauf verzichtet wird.

Artikel 53: Kreuzen

Diese Regelung enthält die bisherigen Artikel 9 Absatz 2 und 38 Absatz 1 VRV. Das Kreuzen ist relativ detailliert im Gesetz geregelt (Art. 34 Abs. 4, 35 Abs. 1 und 2 und 45 Abs. 1 SVG). Der bisherige Artikel 9 Absatz 1 VRV bringt keinen Mehrwert und wird daher weggelassen.

Artikel 54: Überholen

Auch das Überholen ist im Gesetz relativ ausführlich geregelt (Art. 34 Abs. 3, 35 SVG).

Die Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels begründen Überholverbote und entsprechen dem bisherigen Recht (Art. 10 Abs. 1, 1. Satz und 11 Abs. 2 VRV). Betreffend Absatz 2 wurde im Rahmen der Vorkonsultation eine weniger weit gehende Lösung vorgeschlagen, die aber von Organisationen, welche die Interessen der Radfahrerinnen und Radfahrer vertreten, vehement kritisiert und daher nicht mehr weiter verfolgt wurde.

Absätze 3 und 4 entsprechen den bisherigen Absätzen 2 und 3 von Artikel 10 VRV, wobei die Pflicht, das Überholen zu erleichtern, generalisiert wird ohne die schweren Motorwagen speziell zu nennen. Der Anknüpfungspunkt für diese Vorschrift muss das gefahrene Tempo sein. Im Übrigen wird die Pflicht zusätzlich leicht erweitert, indem nicht mehr nur «nötigenfalls» sondern «nach Möglichkeit» angehalten werden muss. Dadurch soll, im Interesse der Verbesserung der Verkehrssicherheit, das Überholen noch etwas mehr erleichtert werden.

Artikel 55: Überholen in besonderen Fällen

Absätze 1 bis 3 begründen wie im bisherigen Recht (Art. 11 Abs. 3 und 4 VRV) Ausnahmen in Situationen, in denen das Überholen gemäss Gesetz (Art. 35 Abs. 4 SVG) grundsätzlich verboten wäre. Dabei wird neu im Absatz 2 die Ausnahme für das Fahrrad gestrichen, das heisst, künftig dürfen auf Bahnübergängen *ohne* Schranken (entsprechend der SVG-Regel) Fahrräder nicht mehr überholt werden, sondern nur noch Fussgängerinnen und Fussgänger. Das Queren von Schienen birgt für Fahrräder immer eine erhöhte Sturzgefahr, v. a. wenn die Schienen nicht rechtwinklig zur Strasse verlaufen. Daher ist es für Radfahrerinnen und Radfahrer wünschenswert, im Bereich von Schienen nicht damit rechnen zu müssen, überholt zu werden. Auf Bahnübergängen *mit* Schranken lässt sich ein solches Überholverbot aufgrund der Vorgaben des SVG nicht statuieren. Es macht aber jedenfalls keinen Sinn, das für Bahnübergänge ohne Schranken geltende Überholverbot des SVG hier für das Überholen von Fahrrädern aufzuheben, daher wird im Verordnungsentwurf neu darauf verzichtet.

Absatz 4 wird aus dem Artikel «Einspuren und Abbiegen» des bisherigen Rechts (Art. 13 Abs. 3 VRV) übernommen.

Artikel 56: Hintereinanderfahren

Diese Norm entspricht dem bisherigen Recht (Art. 12 Abs. 1 und 3 VRV). Die heutige Regel, wonach brusches Bremsen und Halten nur gestattet sind, wenn kein Fahrzeug folgt und im Notfall, ist durch das SVG bereits in genügendem Masse abgedeckt (Art. 26 Abs. 1 SVG) und wird neu weggelassen.

Artikel 57: Einspuren und Abbiegen

Absatz 1 übernimmt die relevanten Inhalte der Absätze 1 und 2 des Artikels 13 VRV. Die Pflicht zum Einspuren besteht in einer generellen Weise; nicht nötig ist daher der Hinweis, dass sie auch ausserhalb von Verzweigungen und auf schmalen Strassen Anwendung findet. Da auf Strassen mit drei Fahrstreifen oder mehr die Fahrrichtungen zwingend mit Sicherheitslinien voneinander zu trennen sind (Art. 66 Abs. 2 E-BSSV), bleibt für die entsprechende Überholregel des heutigen Rechts gar kein praktischer Anwendungsbereich mehr, wodurch sie aufgehoben werden muss (Art. 13 Abs. 2, 2. Satz VRV).

Absatz 2 entspricht dem geltenden Recht (Art. 13 Abs. 4 VRV).

Da das Einspuren und Abbiegen im Gesetz relativ detailliert geregelt ist (insbes. Art. 34 Abs. 3 SVG) und auch der neue Artikel 4 E-StBV gewisse relevante Aspekte enthält, kann das geltende Recht gekürzt werden (Aufhebung von Art. 13 Abs. 5 und 6 VRV).

Artikel 58: Vortritt

Im Vergleich zum bisherigen Recht (Art. 14 Abs. 1 VRV) wird in Absatz 1 nicht mehr gesagt, wo angehalten werden muss. Der Grund liegt darin, dass diese Bestimmung nicht nur bei Verzweigungen Anwendung finden soll, sondern generell, wenn eine Vortrittsbelastung vorliegt, auch gegenüber Fussgängern.

Absatz 2 bleibt unverändert (Art. 14 Abs. 2 VRV).

Absatz 3 übernimmt die bisherige Regel (Art. 14 Abs. 5 VRV), jedoch ohne Erwähnung des Beispiels.

Absatz 4 nimmt gegenüber der bisherigen Bestimmung (Art. 14 Abs. 4 VRV) gewisse Modifikationen vor: Da motorlose Fahrzeuge und Fahrräder eigene Fahrzeugkategorien darstellen und von den Bestimmungen über den Fahrverkehr erfasst werden, müssen sie den Fahrzeugen nicht ausdrücklich gleichgestellt werden. Hingegen ist neben den Reiterinnen und Reitern und Führerinnen und Führern von Vieh eine Gleichstellung erforderlich hinsichtlich nicht mehr unter dem «Fahrverkehr» geregelten Rollstühle und fäG, soweit sie auf der Fahrbahn zugelassen sind und sich nach den Regeln für Radfahrerinnen und Radfahrer richten müssen (Art. 11 und 12 E-StBV).

Artikel 59: Besondere Fälle des Vortritts

Die ersten beiden Absätze übernehmen bisheriges Recht (Art. 15 Abs. 2 und 3 VRV). Allerdings gilt die Vortrittsbelastung der Fahrzeugführerin und des Fahrzeugführers nicht mehr generell, wenn er über ein Trottoir in eine Strasse einmündet, sondern nur noch, wenn dies über eine Trottoirüberfahrt, wie sie neu definiert wurde (Art. 3 Abs. 7 E-StBV) erfolgt. Damit soll erreicht werden, dass die Gemeinwesen Trottoirs, die über die Fahrbahn führen, vertikal von dieser abgrenzen müssen, soweit es sich bei der einmündenden Strasse nicht um eine Fabrik-, Hof- oder Garagenausfahrt, einen Feldweg, Radweg, Parkplatz, eine Tankstelle und dergleichen handelt.

Absatz 3 entspricht dem bisherigen Artikel 40 Absatz 5 VRV.

Artikel 60: Rückwärtsfahren und Wenden

Das Rückwärtsfahren wird aus Sicherheitsgründen (vgl. Groberläuterungen Bst. F, Ziff. 1) grundsätzlich auf das Manövrieren beschränkt. Auf unübersichtlichen Strassen und über längere Strassen ist es nur noch zulässig, wenn die Weiterfahrt nicht möglich ist (Abs. 1). Die Pflicht, bei beschränkter Sicht Hilfspersonen beizuziehen, ergibt sich bereits aus Artikel 4 Absatz 4 des vorliegenden Entwurfs.

Hinsichtlich des Wendens (Abs. 2) wird auf die Aussage, wonach es die Führerin und der Führer vermeiden, das Fahrzeug auf der Fahrbahn zu wenden (Art. 17 Abs. 4, 1. Satz VRV) verzichtet, weil damit keine Rechte und Pflichten verbunden sind.

Artikel 61: Verhalten gegenüber der Strassenbahn

Aus der bisherigen Bestimmung (Art. 25 VRV) wurden einzig die Absätze 2 und 3 übernommen. Die Streichung des Ausdrucks «Bahn» im neuen Absatz 2 bewirkt keine materielle Änderung; mit dem Begriff «Strassenbahn» sind stets sämtliche Schienenfahrzeuge angesprochen, die auf der Fahrbahn im Strassenbahnbetrieb verkehren. Absatz 1 wird nicht übernommen, da diese Regel kaum mehr Bedeutung haben dürfte und allenfalls die allgemeinen Überholregeln zur Anwendung gelangen. Absatz 4 stellt eine blosser Erläuterung dar, und hinsichtlich Absatz 5 besteht kein Regelungsbedarf, soweit er nicht in Artikel 62 Absatz 4 Buchstabe h E-StBV übernommen wurde.

4. Abschnitt: Halten und Parkieren

Artikel 62: Halten

Gemäss bisherigem Recht ist das Parkieren ein Abstellen des Fahrzeugs, das nicht bloss dem Ein- und Aussteigenlassen von Personen oder dem Güterumschlag dient. Von der Gerichtspraxis wurde diese Regel so interpretiert, dass jegliches andere kurzzeitige Abstellen der Fahrzeugs (z. B. zum Lesen einer Karte oder zum Telefonieren) als Parkieren betrachtet wurde⁶. Diese Interpretation scheint uns nicht sachgerecht. Daher erfolgt in Absatz 1 neu eine Definition des Haltens. Dieses umfasst neben dem Ein- und Aussteigenlassen und dem Güterumschlag das nicht verkehrsbedingte kurzzeitige Abstellen des Fahrzeugs, solange das sofortige Wegfahren jederzeit möglich ist. Diese Definition bietet einen gewissen Spielraum. Als ganz kurzzeitiges Abstellen kann ein Zeitraum bis etwa 5 Minuten betrachtet werden. Dieses Verhalten soll sich nach den im Vergleich zum Parkieren lockeren Regeln richten. Damit sollen gewisse Vorkehrungen erleichtert werden, die während des Fahrens unterlassen werden müssen oder sollen (wie das kurze Telefonieren per Handy).

Der bisherige Grundsatz, wonach nach Möglichkeit ausserhalb der Strasse angehalten werden soll (Art. 18 Abs. 1 VRV), wird in Absatz 2 ergänzt durch den Passus «oder auf Parkplätzen». Auch damit wird verdeutlicht, dass auf Parkplätzen abgestellte Fahrzeuge nicht immer parkieren müssen, sondern auch bloss halten können.

Durch die Änderung des Bezugspunkts («auf der Gegenfahrbahn» statt «auf der linken Strassenseite») bei Absatz 3 muss für Einbahnstrassen (welche gar keine Gegenfahrbahn aufweisen) keine Ausnahme mehr vorgesehen werden (Art. 18 Abs. 1 Bst. d VRV).

Absatz 4 entspricht der bisherigen Bestimmung (Art. 18 Abs. 2 VRV), wobei das Halteverbot seitlich von Fussgängerstreifen auf 10 m ausgedehnt wird (Bst. e) und Bst. h aus einer anderen Bestimmung übernommen wurde (Art. 25 Abs. 5 VRV). Neu ist Halteverbotslinie [10 m] nicht mehr obligatorisch, dafür ist das allgemeine Halteverbot auf 10 m ausgedehnt worden. Aufgrund der vielen praktisch relevanten Ausnahmen (vgl. insbes. Radstreifen!) wurde die Halteverbotslinie, trotz Obligatorium, je länger je mehr zum Ausnahme- und das Fehlen der Linie zum Regelfall. Daher Anpassung an diese Entwicklung: Haltelinie ist neu nicht mehr obligatorisch, dafür gilt das Halteverbot auch ohne die Linie auf 10 m - so ist diese Strecke von 10 m wieder sichergestellt.

Im bisherigen Recht existieren verschiedene Halteregele im Zusammenhang mit Schienen, Gleisen und Strassenbahngleisen (Art. 18 Abs. 1 Bst. a und Art. 25 Abs. 5 Satz 1 VRV), wobei die Verwendung der verschiedenen Begriffe bisweilen unklar bleibt. Neu werden diese Regeln vereinfacht, indem neu ausschliesslich auf «Gleise» Bezug genommen wird (Abs. 3 Bst. a und 4 Bst. h).

Absatz 5 regelt das Halten auf Trottoirs, das bisher in einer Spezialbestimmung betreffend Trottoirs enthalten war (Art. 41 Abs. 1bis VRV) und schränkt neu das Halten für Fahrräder, in Angleichung an jenes anderer Fahrzeuge, auf Fälle ein, in welchen für den Fussverkehr ein mindestens 1.5 m breiter Raum verbleibt. Da das «Halten» auf dem Trottoir gerade für Velos grundsätzlich auch ein vorgängiges Fahren auf dem Trottoir voraussetzt und dieses nur in

⁶ BGE 90 IV 30, 92 IV 10

den seltensten Fällen zulässig ist, kommt diesem Vorgang von Grund auf eine so geringe praktische Bedeutung zu, dass sich eine differenzierte Regel dafür kaum rechtfertigt.

Absatz 6 entspricht dem bisherigen Artikel 18 Absatz 3 VRV, wobei dessen letzter Satz als entbehrlich erscheint.

Artikel 63: Güterumschlag

Der Güterumschlag als Spezialfall des Haltens wird neu vor den Bestimmungen über das Parkieren geregelt. Neu wird in Absatz 1 eine Begriffsdefinition eingefügt, welche der bisherigen Bundesgerichtspraxis⁷ entspricht.

Die weiteren Absätze entsprechen weitgehend dem bisherigen Recht (Art. 18 Abs. 4, 21 Abs. 2 und 3 VRV).

Artikel 64: Parkieren im Allgemeinen

Absatz 1 basiert auf der bisherigen Bestimmung (Art. 19 Abs. 2 VRV), modifiziert aber gewisse Tatbestände. Auf die Differenzierung zwischen Bahnübergängen inner- und ausserorts wird verzichtet, ebenso auf jene bei Hauptstrassen, auf denen das Parkieren neu grundsätzlich untersagt sein soll (geregelt allerdings neu aus systematischen Gründen beim Signal «Hauptstrasse», Art. 119 Abs. 2 E-StBV). Das Verbot, auf und neben Radstreifen zu parkieren, ergibt sich bereits aus anderen Bestimmungen.

Die Absätze 2 bis 4 entsprechen dem bisherigen Recht (Art. 19 Abs. 3, 20 Abs. 1 und 41 Abs. 1 VRV).

Artikel 65: Parkieren mit der «Parkkarte für behinderte Personen»

Neu werden in dieser Bestimmung nicht mehr nur die Parkierungserleichterungen für gehbehinderte Personen geregelt, sondern die Verwendung der entsprechenden Parkkarte in einem generellen Sinn. Diese muss auch dann verwendet werden, wenn das Fahrzeug auf einem Parkplatz für Gehbehinderte abgestellt wird. Damit wird klargestellt, dass sie auch dann notwendig ist, wenn der entsprechende Parkplatz nicht signalisiert, sondern bloss markiert ist (bisher ausschliesslich beim Signal resp. der Zusatztafel zum Signal geregelt, vgl. Art. 65 Abs. 5 SSV).

Absatz 1 übernimmt weitgehend die bisherigen Parkierungserleichterungen (Art. 20a Abs. 1 VRV), stellt aber klar, dass diese bei den speziellen Parkplätzen für Gehbehinderte nicht zur Anwendung kommen. Bei Buchstabe a wird auf den bisherigen zweiten Satzteil verzichtet, da Parkierungsbeschränkungen, die sich bereits aus den allgemeinen Verkehrsregeln ergeben, nicht signalisiert oder markiert werden sollen bzw. dürfen. Bei den Buchstaben b und c wird neu der Begriff «Parkflächen» verwendet, weil die Erleichterungen sich eindeutig auf *Parkplätze* und *Parkfelder* gleichermaßen beziehen soll.

Die restlichen Absätze entsprechen inhaltlich dem bisherigen Recht (Art. 20a Abs. 2 bis 5 VRV).

Artikel 66: Ein- und Aussteigen, Sichern des Fahrzeugs

Absatz 1 wird aus dem bisherigen Recht (Art. 21 Abs. 1 VRV) in einer reduzierten Form übernommen. Obschon er aus Artikel 26 Absatz 1 SVG abgeleitet werden könnte, wird er aufgrund ihrer Relevanz für die Verkehrssicherheit wiederholt.

Der Absatz 2 übernimmt den als notwendig erachteten Inhalt des bisherigen Artikel 22 VRV. Auf die Detailregeln zur Art der Sicherung (Artikel 22 Abs. 2 und 3 VRV) wird verzichtet. Diese bisherigen Bestimmungen sind überholt, heute dürfte es noch diverse weitere Sicherungsmöglichkeiten geben und zudem erscheint eine solche detaillierte Normierung unnötig:

⁷ BGE 89 IV 213ff.

Zentral und zu beachten bleibt schlicht die Pflicht zu einer «angemessenen Sicherung» nach Absatz 2.

5. Abschnitt: Regeln auf signalisierten besonderen Verkehrsflächen

Der bisherige Abschnitt «Besondere Strassenverhältnisse» wird gekürzt und neu benannt. Neu sind darin nur noch die spezifischen Regeln für das Verhalten innerorts, auf Autobahnen und Autostrassen sowie in Tunnels enthalten (vgl. Art. 118 E-StBV «Kennzeichnung von Strassen mit besonderen Verhaltensregeln»). Die weiteren im heutigen Abschnitt beschriebenen besonderen Strassen, die alle mit einem spezifischen Signal angezeigt sind, werden erst im nachfolgenden Titel «Signale und Markierungen» dargestellt.

Artikel 67: Besondere Regeln für den Verkehr innerorts

In dieser Bestimmung werden neu jene Regeln zusammengefasst, die spezifisch im Innerortsbereich zu beachten sind. Die entsprechenden Regeln waren bisher bei den einzelnen Verhaltensweisen enthalten (Art. 8 Abs. 3, 17 Abs. 5, 19 Abs. 2 Bst. c und e, 31 Abs. 1 und 2, 33 Bst. d VRV).

Da im Vergleich zum heutigen Recht in gewissen Fällen auf die Differenzierung der Regeln im Inner- und Ausserortsbereich verzichtet wird (Parkieren auf Hauptstrassen und Bahnübergängen, vgl. Art. 64 Abs. 1 Bst. b, 119 Abs. 2 E-StBV), enthält der neue Artikel 67 nur wenige Regeln, welche die Verwendung der Lichter, die Ausnahme vom Rechtsfahrgebot inklusive der (eingeschränkten) Erlaubnis bezüglich Rechtsvorbeifahren sowie das Wegfahren des Busses aus gekennzeichneten Haltestellen betreffen.

Artikel 68: Benützung der Autobahnen und Autostrassen

Diese Bestimmung entspricht weitgehend dem bisherigen Recht (Art. 35 VRV). In Absatz 1 wird nur noch für Unterhaltsfahrzeuge, nicht mehr aber für Ausnahmefahrzeuge und -transporte eine generelle Ausnahme vom Grundsatz vorgesehen, wonach das Fahrzeug mindestens 80 km/h erreichen können und dürfen muss. Für Ausnahmefahrzeuge und -transporte, welche diese Anforderung nicht erfüllen, bleibt die Autobahnnutzung zulässig, wenn dies in der ohnehin erforderlichen Bewilligung ausdrücklich vorgesehen ist. Dabei können auch allfällige Auflagen angeordnet werden.

Artikel 69: Besondere Regeln auf Autobahnen und Autostrassen

Im Vergleich zum heutigen Recht (Art. 36 VRV) wurde auf zwei Absätze verzichtet, die entbehrlich scheinen (Art. 36 Abs. 2 und 4 VRV). Die Mindestgeschwindigkeit für die Benützung des äussersten Fahrstreifens links auf Autobahnen mit mindestens 3 Fahrstreifen wird auf über 100 km/h erhöht (Art. 69 Abs. 5 E-StBV). Nachdem für die Benützung von Autobahnen bereits seit 2006 eine minimale Geschwindigkeit von 80 km/h gilt, erscheint die Einschränkung der Erlaubnis für das Befahren dieses Fahrstreifens auf Fahrzeuge die «über 80km/h erreichen dürfen» relativ sinnlos. Die Bestimmung stammte aus Zeiten in denen für die Benützung von Autobahnen noch eine Mindestgeschwindigkeit von 60 km/h galt. Sinn und Zweck der Bestimmung ist es, die langsamsten Fahrzeuge auf Autobahnen mit mindestens drei Fahrstreifen von der Nutzung des äussersten Fahrstreifen links auszuschliessen, daher ist es nur folgerichtig, dass mit der Erhöhung der generellen Mindestgeschwindigkeit für Autobahnen auch die auf diesem Streifen geltende Mindestgeschwindigkeit angepasst wird. Praktische Relevanz hat die Änderung primär für Gesellschaftswagen, welche künftig von der Nutzung dieses äussersten Streifens ausgeschlossen wären.

Artikel 70: Signalisierte Tunnels

Mit der Überschrift wird klargestellt, dass nicht jede Unterführung und jeder kleine Tunnel von den Regeln dieses Artikels betroffen sind, sondern dass sie sich nur auf signalisierte Tunnels beziehen.

Inhaltlich wurde die bisherige Bestimmung (Art. 39 VRV) weitgehend übernommen. Auf das Überholverbot wird neu verzichtet, da sich das Überholen auch hier nach den allgemeinen Regeln richten soll und das Überholen ohne Weiteres durch das Markieren von Sicherheitslinien ausgeschlossen werden kann, soweit ein Bedarf besteht.

Das Halteverbot in Tunnels wurde in den Artikel «Halten» zum in Art. 62 Abs. 4 Bst. f enthaltenen Halteverbot auf Bahnübergängen und in Unterführungen verschoben. Da dort auf den Zusatz «signalisiert» verzichtet wird, ist klargestellt, dass dieses Verbot auch bei nicht gekennzeichneten Tunnels gilt, was sachlich mit Blick auf das gleiche auch in Unterführungen geltende Verbot angemessen ist. Durch diese Verschiebung kann Absatz 3 auf die Aussage beschränkt werden, dass bei Nothalten der Motor unverzüglich abzustellen ist.

6. Abschnitt: Regeln für besondere Fahrzeugarten

Artikel 71: Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h

Es scheint aus Sicherheitsgründen kaum vertretbar, dass sich besonders langsame Verkehrsteilnehmende, die nach den Regeln des Fahrverkehrs verkehren, links des Radstreifens fortbewegen müssen und an dieser Stelle rechts vom Rad- und links vom übrigen Verkehr überholt werden. Soweit dies den Radfahrerinnen und Radfahrern zugemutet werden kann und soweit ein entsprechendes Bedürfnis besteht, sollen daher weitere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bezüglich Radstreifen und Radwegen den Radfahrerinnen und Radfahrern gleichgestellt werden und verpflichtet sein, diese zu benützen. Unter Berücksichtigung dieser Kriterien wird deshalb vorgeschlagen, dass Führerinnen und Führer von Fahrzeugen mit einer Breite von höchstens 1 m, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit sowie allfällige motorische Unterstützung auf 20 km/h beschränkt sind, ebenfalls Radwege und Radstreifen benützen müssen. Das Kriterium der motorischen Unterstützung dürfte heute noch kaum relevant sein, ist aber mit Blick auf künftige Entwicklungen von Bedeutung. Auf die Zulassung weiterer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf Radwegen und Radstreifen (wie insbesondere Tierfuhrwerke und Handwagen -mit einer Breite von mehr als 1 m - oder Reiterinnen/Reiter und Führerinnen/Führer von Vieh) wird aber verzichtet.

Der vorliegende Artikel betrifft beispielsweise die sogenannten «Segways».

Artikel 72: Fahrräder und Motorräder

Dieser Artikel enthält Bestimmungen, die bisher an unterschiedlichen Stellen geregelt waren. Weiterhin sind aber auch noch in diversen anderen Abschnitten spezifische Regeln für Radfahrerinnen und Radfahrer enthalten.

Absatz 1 übernimmt die Regel aus dem bisherigen Artikel 40 Absatz 1 VRV. Zwar könnte argumentiert werden, dass sich diese Verhaltensweise aus den übrigen Regeln ableiten liesse. Aufgrund ihrer Wichtigkeit wird sie aber trotzdem ausdrücklich erwähnt. Einzig die Vortrittsbelastung bei der Ausfahrt aus einem Radweg auf die übrige Fahrbahn wird gestrichen, da sich diese bereits aus Artikel 59 Abs. 2 E-StBV (Art. 15 Abs. 3 VRV) ergibt.

Absätze 2, 3 und 5 entsprechen im Wesentlichen dem geltenden Recht (Art. 42 Abs. 3 und 4, 43 Abs. 1 VRV), wobei in Absatz 5 festgehalten wird, dass Motorfahrräder die Fahrradregeln zu beachten haben und gleichzeitig klargestellt wird, dass diese Fahrradregeln für Motorfahrräder selbstverständlich nur dann zur Anwendung gelangen, wenn für sie keine spezifischen Regeln vorhanden sind. Durch diese Gleichstellung müssen die Mofas nicht stets speziell genannt werden, wenn Fahrräder verpflichtet werden (auch nicht, wenn die Verpflichtung mittels Signal oder Markierung erfolgt), wobei der Sonderfall der Zusatztafel (vgl. Art. 146 Abs. 4 E-StBV) vorbehalten bleibt. Materiell erfolgt dadurch hingegen keine Änderung. Absatz 2 bezieht sich neu explizit auf alle Motorfahrzeuge, nicht nur auf Motorwagen, eine diesbezügliche Differenzierung würde kaum dem eigentlichen Sinn und Zweck der Norm entsprechen.

Neu wird in Absatz 4 vorgeschlagen, dass Kinder unter 10 Jahren ausserorts das Trottoir generell benützen dürfen. Die Forderung, wonach das Trottoir von Radfahrerinnen und Radfahrern mitverwendet werden darf, wurde in der Vergangenheit mehrfach und auf unterschiedliche Art gestellt und führte zum heutigen Artikel 65 Absatz 8 SSV. Vor dem Hintergrund der gestiegenen Bedeutung von Schulwegen im Ausserortsbereich und weil in diesem Bereich die Anzahl der Fussgängerinnen und Fussgänger in der Regel niedrig ist, erscheint der neue Vorschlag mit Rücksicht auf die Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger vertretbar.

Artikel 73: Strassenbahnen

Dieser Artikel übernimmt die Absätze 1 und 3 der bisherigen Bestimmung (Art. 45 VRV), wobei auf die Aussage, wonach sich die Strassenbahnführerin und der Strassenbahnführer vor dem Überholen vergewissern müssen, dass genügend Raum vorhanden ist, verzichtet wird, weil sie aus anderen Bestimmungen abgeleitet werden kann und auch für die übrigen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer gilt. Der bisherige Absatz 2 wird neu in leicht veränderter Form im Kapitel «Regeln für alle Strassenbenutzerinnen und -benutzer» aufgeführt (Art. 6 und 7 Abs. 2 E-StBV).

Artikel 74: Tierfuhrwerke, Handwagen und Motorhandwagen

Im Vergleich zum bisherigen Recht (Art. 44 VRV) ändert sich vor allem, dass ausdrücklich gesagt wird, dass Handwagen mit weniger als 1 m Breite neu zwingend auf den für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Flächen geführt werden müssen (bisher Art. 44 und 48 Abs. 1 VRV). Die Bestimmung über das Mitführen von Anhängern an Motorhandwagen wird übernommen - allerdings aus systematischen Gründen nicht in diesem Artikel hier, sondern in der Bestimmung über Anhänger (Art. 28 E-StBV).

5. Kapitel: Regeln für Reiterinnen und Reiter und Vieh

Artikel 75: Vieh

Die bisherige Bestimmung war mit «Einzelne Tiere, Herden» überschrieben (Art. 52 VRV). Unter Berücksichtigung des Gesetzes (Art. 50 SVG) ergab sich aber, dass nur das Vieh von dieser Bestimmung betroffen sein konnte. Dies wird im neuen Titel des Artikels nun direkt ausgedrückt.

Der neue Artikel übernimmt nur einen Teil der bisherigen Bestimmung. Auf die Abweichung vom «Rechtsfahrgebot» (Art. 52 Abs. 2 VRV) wird aus systematischen Gründen verzichtet; die Führerin oder der Führer von Vieh muss sich ebenso wie die Reiterinnen und Reiter oder die Führerinnen und Führer von langsamen Fahrzeugen an die Regeln für den Fahrverkehr halten, und eine Abweichung einzig für Viehführerinnen und Viehführer lässt sich kaum überzeugend begründen. Zudem dürfte dieser Vorgang (Führen von einzelnen Tieren in Berggegenden) tendenziell an Bedeutung verloren haben und nur selten auftreten. Der heutige Absatz 3 dürfte nur eine geringe praktische Bedeutung aufweisen und zudem grösstenteils durch die allgemeinen Regeln abgedeckt sein, weshalb er nicht in den neuen Entwurf übernommen wird. Absatz 2 von Artikel 75 E-StBV lehnt sich an Art. 52 Abs. 4 VRV an, wobei die Pflicht neu allerdings nicht mehr auf Hauptstrassen beschränkt ist, sondern generell auf sämtlichen Strassen gilt ausser auf solchen mit geringem Verkehrsaufkommen. Dies scheint der geeignetere Anknüpfungspunkt zu sein als die Qualifikation «Hauptstrasse».

Artikel 76: Reiterinnen und Reiter

Unverändert im Vergleich zum heutigen Recht (Art. 51 VRV).

Artikel 77: Gemeinsame Bestimmungen

Unverändert im Vergleich zum heutigen Recht (Art. 53 VRV)

6. Kapitel: Verhalten bei Unfällen

Artikel 78: Sicherung einer Unfallstelle

Die Bestimmung entspricht den bisherigen beiden ersten Absätzen von Artikel 54 VRV, wobei die Pflicht, bei Unfällen auf Bahnübergängen die Bahnverwaltung zu verständigen, nicht mehr ausdrücklich erwähnt wird, weil sie sich bereits aus dem Gesetz ergibt (Art. 51 Abs. 4 SVG).

Die Aufhebung der bisherigen Bestimmung, wonach Schaulustige sich nicht bei Unfallstellen aufhalten und keine Fahrzeuge in der Nähe parkieren dürfen (Art. 54 Abs. 3 VRV), hat kaum praktische Auswirkungen. Das mit dieser Bestimmung geforderte Verhalten dürfte grundsätzlich bekannt sein und auch abseits des Strassenverkehrs gelten. Auch *mit* einer ausdrücklichen Pflicht wird es von gewissen Personen missachtet. Die Polizei kann diese Leute bzw. ihre Fahrzeuge auch ohne Erwähnung in der Verordnung wegweisen. Kommen Schaulustige dieser Forderung nicht nach, können sie künftig wegen Missachtung einer Weisung der Polizei angezeigt werden. Auf eine ausdrückliche Aufforderung, den Unfallort zu verlassen, kann die Polizei aber auch mit der heutigen Regel nicht verzichten.

Artikel 79: Unfälle mit Personenschaden

Die Bestimmung entspricht dem bisherigen Recht (Art. 55 VRV), wobei neu auf die Verpflichtung von nicht am Unfall beteiligten Personen verzichtet wird. Eine Pflicht zur Nothilfe ergibt sich aus dem Strafgesetzbuch⁸ (Art. 128 StGB) und ist an enge Voraussetzungen gebunden. Daneben ergibt sich eine Verpflichtung von Unbeteiligten zur Hilfeleistung «soweit es ihnen zumutbar ist» aus Art. 51 Abs. 2 SVG.

Artikel 80: Feststellung des Sachverhalts

In Absatz 1 wird neu die *Pflicht* geschaffen, die ursprüngliche Lage an der Unfallstelle vor deren Veränderung zu dokumentieren, während es sich bisher nur um eine Soll-Vorschrift handelte (Art. 56 Abs. 1 VRV). Bisher musste die Lage auf der Strasse angezeichnet werden, neu kann die Dokumentation auch auf andere Art erfolgen (z. B. Fotografien). Zudem wird klargestellt, dass die Pflicht nur bei meldepflichtigen Unfällen besteht.

Erfahren Fahrzeugführende erst im Nachhinein von ihrer eventuellen Beteiligung an einem Unfall mussten sie bisher sofort an den Unfallort zurückkehren oder sich «beim nächsten Polizeiposten melden» (Art. 56 Abs. 4 VRV). Diese Regel mit Bezug auf Polizeiposten dürfte - insbesondere aufgrund der abnehmenden Anzahl von Polizeiposten - nicht mehr angemessen sein, daher wird die Pflicht zur Meldung beim Polizeiposten neu ersetzt durch eine Pflicht zur Benachrichtigung der Polizei (Abs. 4).

Die Absätze 2 und 3 geben unverändert das bisherige Recht wieder (Art. 56 Abs. 2 und 3 VRV).

3. Titel: Signale und Markierungen

Neu werden jene Bestimmungen der SSV, die für die Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzer von Bedeutung sind, in dieser Verordnung dargestellt. Dies betrifft neben wenigen allgemeinen Bestimmungen die Beschreibung der Bedeutung der verschiedenen Signale und Markierungen. Zudem erfolgt die Abbildung der verschiedenen Signale und Markierungen neu im Anhang dieser Verordnung.

Diese Verschiebung von der SSV in die neue E-StBV weist den Vorteil auf, dass alle für die Verkehrsteilnahme zu beachtenden Regeln in einer Verordnung verankert sind, soweit es sich nicht um Teilaspekte handelt, die nur für einen eingeschränkten Teil der Verkehrsteil-

⁸ SR 311.0; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c311_0.html

nehmer (v. a. berufsmässige Chauffeusen und Chauffeure) von Bedeutung sind (wie Beförderung gefährlicher Güter, Arbeits- und Ruhezeit). Die neue E-BSSV wird für die korrekte Verkehrsteilnahme nicht mehr herangezogen werden müssen.

Der vorliegende Teil umfasst eine grosse Anzahl an Artikeln. Vor allem das Bundesamt für Justiz wirkte darauf hin, dass die Bestimmungen im Vergleich zu heute stärker aufgeteilt werden. Damit soll erreicht werden, dass unter einem Artikel nur Absätze mit engem Sachzusammenhang enthalten sind.

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Artikel 81: Ausgestaltung der Signale

Neu ergibt sich die Ausgestaltung der Signale direkt aus dem Anhang, in dem sie nicht nur bildlich dargestellt, sondern auch in einem allgemeinen Sinn beschrieben werden (Abs. 1). Da verschiedene Modifikationen bei der Zuordnungen von einzelnen Signalen zu den verschiedenen Signalarten erfolgen, müssen die Signale neu nummeriert werden.

Zudem ist der Hinweis enthalten, dass Signale in lichttechnischer Ausführung von den Gestaltungsvorschriften, die in Anhang 1 enthalten sind, abweichen sowie auf schwarzem Grund dargestellt werden können (Abs. 2). Signale in lichttechnischer Ausführung finden sich vor allem auf Wechselsignalanlagen und in Tunneln. Der bisher bei den Gefahrensignalen (Art. 3 Abs. 1 SSV) und den Vorschriftssignalen (Art. 16 Abs. 1 SSV) vorgesehene Einsatz von lichttechnischen Signalen (bisher: Matrixsignale) wird nun verallgemeinert.

Artikel 82: Geltung für die Strassenbenützerinnen und -benützer

Die Absätze 1, 2 und 5 orientieren sich am bisherigen Artikel 2 SSV. In Absatz 1 wird die Aussage, wonach Signale und Markierungen grundsätzlich für alle Strassenbenützerinnen und -benützer gelten, auf die Schranken, Absperrungen und Leiteinrichtungen erweitert.

Absatz 3 entspricht dem heutigen Art. 101 Abs. 4 SSV.

Absatz 4 war bisher in der Regelung zum Signal «Anzeige der Fahrstreifen» (Art. 59 Abs. 3 SSV) enthalten und wird jetzt in die allgemeinen Bestimmungen verschoben. Es handelt sich hier bloss um eine bestimmte Darstellungsform für Signale, nicht um ein eigentliches eigenständiges Signal; daher ist es auch folgerichtig, auf eine «Signal»-Abbildung (bisher Signal 4.77.1) zu verzichten. Die Darstellungsmöglichkeit ist zudem neu nicht mehr auf Gefahren- und Vorschriftssignale beschränkt.

Absatz 6 ist neu und verankert aus rechtlichen Gründe den an sich selbstverständlichen Grundsatz, wonach temporäre Signale widersprechenden dauernden Signalen vorgehen.

2. Kapitel: Gefahrensignale

1. Abschnitt: Grundsatz

Artikel 83

Diese Bestimmung lehnt sich an den bisherigen Artikel 3 Absatz 2 SSV an, wobei allerdings hier nur die Beschreibung der grundsätzlichen Funktion von Gefahrensignalen (für die Strassenbenützerinnen und -benützer) übernommen wird, da nur diese für die Verkehrsteilnehmenden relevant ist. Da es sich bisher primär um eine Aufstellungsvorschrift für die Behörden handelte, wird der grösste Teil von Artikel 3 Absatz 2 SSV (leicht verändert) in die E-BSSV übernommen. Neu wird hier zudem sprachlich berücksichtigt, dass Gefahrensignale nicht nur für Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer, sondern auch für die anderen Strassenbenützerinnen und Strassenbenützer von Bedeutung sein können.

2. Abschnitt: Gefährliche Strassenanlage

Bis auf die Bestimmung «Bahnübergänge, Strassenbahnen» sind in diesem Abschnitt die Gefahrensignale enthalten, die bereits bisher unter dieser Überschrift aufgeführt waren (Art. 4 bis 10 SSV).

Artikel 84 bis 89

Die Beschreibung der Bedeutung wird aus den entsprechenden Artikeln der heutigen SSV übernommen, wobei die Terminologie vereinheitlicht wurde (das Signal warnt vor...). Das Gefahrensignal «Schleudergefahr» (Art. 88 Abs. 1) wird leicht anders umschrieben als bisher (Art. 5 Abs. 1 SSV), ebenso das Signal «Steinschlag» (Art. 88 Abs. 3), weil dieses nicht mehr zur Warnung vor Steinen auf der Fahrbahn eingesetzt werden soll. Gleiches gilt für das Signal «Gefälle»/«Steigung», dessen Bedeutung sich neu von Beginn weg auf die Warnung vor längeren Strecken mit entsprechendem Gefälle oder entsprechender Steigung beschränkt.

Im Rahmen der Vorkonsultation wurde die Aufhebung verschiedener dieser Signale vorgeschlagen. Nach den Rückmeldungen wird jedoch darauf verzichtet, weil sich gezeigt hat, dass einzelne Situationen vorkommen, in denen ihr Einsatz begründet und mit einem Mehrwert verbunden ist. Stattdessen wird nun vorgeschlagen, in der neuen E-BSSV im Vergleich zu heute einschränkendere Bedingungen für die Aufstellung gewisser Signale festzulegen.

3. Abschnitt: Übrige Gefahren

Neu werden die Gefahrensignale für Strassenbahnen und Bahnübergänge in diesem Abschnitt geregelt. Zudem sind neu die Signale «Verzweigung mit Strasse ohne Vortritt» und «Verzweigung mit Rechtsvortritt» in diesem Abschnitt geregelt, da die eigene Kategorie der Vortrittszeichen nicht weitergeführt wird.

Folgende Gefahrensignale sollen nicht mehr vorgesehen werden:

- Fussgängerstreifen (Art. 11 Abs. 1 SSV)
- Flugzeuge (Art. 14 Abs. 2 SSV)
- Seitenwind (Art. 14 Abs. 3 SSV)
- Distanzbaken (Art. 10 Abs. 3 SSV)

Zudem wird auf die Signale «Einfahrt von rechts» und «Einfahrt von links» (Art. 41 SSV) verzichtet, die nach der neuen Systematik als Gefahrensignale zu betrachten wären.

Die Begründung für die Aufhebungen finden sich in den Groberläuterungen (Bst. E, Ziff. 4.3).

Artikel 90 bis 96

Die Beschreibung der Bedeutung wird weitgehend aus den entsprechenden Artikeln der heutigen SSV übernommen (Art 10 bis 15, 92 SSV).

3. Kapitel: Vorschriftssignale

Neu werden in diesem Kapitel alle Signale geregelt, welche direkt mit Rechten und Pflichten verbunden sind. Insbesondere werden in dieses Kapitel verschiedene Signale integriert, die bisher als «Verhaltenssignale» unter den Hinweissignalen enthalten waren.

Neu wird in Anlehnung an das Wiener Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen⁹ eine Unterteilung in Verbots-, Gebots- und besondere Verhaltenssignale vorgenommen.

Ergänzende Angaben (Zusatztafeln) werden bei den einzelnen Signalen nur noch dann erwähnt, wenn sie zwingend anzubringen sind. Im Übrigen werden sie im 5. Kapitel dargestellt.

⁹ SR **0.741.20**; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0_741_20.html

1. Abschnitt: Allgemeines

Artikel 97: Grundsatz

Die Bestimmung soll ausdrücken, dass alle direkt mit Rechten und Pflichten verbundenen Signale als Vorschriftssignale zu betrachten sind, mit denen ein bestimmtes Verhalten angeordnet wird und dass bei Nichtbeachten der geforderten Verhaltensweise eine (strafbare) Regelverletzung vorliegt.

Artikel 98: Zonentafel

Da einzig Vorschriftssignale als Zonensignale angeordnet werden können, erfolgt die entsprechende Regelung an dieser Stelle.

Neu wird ausdrücklich festgehalten, welche Signale auch als Zonensignale angeordnet werden können, nämlich Tempo 30, Fahrverbote und Signale zur Kennzeichnung von Parkierungsflächen. Bei weiteren Signalen besteht kein entsprechender Bedarf, weshalb die neue Bestimmung im Vergleich zur offen gefassten bisherigen Formulierung (Art. 2a Abs. 1 SSV) keine Auswirkungen auf die Rechtsanwendung (durch die Behörde) hat.

Artikel 99: Ende-Signale

Die Ende-Signale werden neu abstrakt im allgemeinen Teil geregelt und nicht mehr in den einzelnen Abschnitten oder Artikeln (z. B. Art. 22 Abs. 1 und 3, 23 Abs. 1, 26 Abs. 4, 29 Abs. 3, 32, 38 SSV). Bisher war die ganze Thematik der Ende-Signale (relativ) unübersichtlich geregelt. Neu soll hier insgesamt eine Klärung durch eine grundsätzliche Regelung im allgemeinen Teil der Vorschriftssignale erfolgen. Für die Verkehrsteilnehmenden ist dabei wichtig zu wissen, welche Bedeutung den Ende-Signalen zukommt (Art. 99). Ebenso müssen sie wissen, welche Signale immer bis zum entsprechenden Ende-Signal gelten (Art. 100 Abs. 2) und welcher Geltungsbereich für die andern Signale gilt (Art. 100 Abs. 1). Die Frage hingegen, welche Signale grundsätzlich einer Beendigung zugänglich sind, ist für die Verkehrsteilnehmenden irrelevant und wird demnach erst in der E-BSSV (vgl. Art. 20) in Form einer Behördenanweisung geklärt.

Artikel 100: Örtliche Geltung

Die örtliche Geltung von Signalen wird präziser beschrieben als im geltenden Recht (Art. 16 Abs. 2 SSV). Es wird klargestellt, dass ein Signal nicht nur durch eine nachfolgende Verzweigung oder das Ende-Signal seine Gültigkeit verliert, sondern auch durch ein der vorangehenden Anordnung widersprechendes Signal (also wenn z. B. auf der Autobahn das Signal «Höchstgeschwindigkeit 100 km/h» durch das Signal «Höchstgeschwindigkeit 80 km/h» abgelöst wird).

Absätze 2 und 3 enthalten die Ausnahmen von Absatz 1: Bestimmte Signale verlieren durch eine nachfolgende Verzweigung ihre Gültigkeit nicht, sondern müssen zwingend auf eine andere Art aufgehoben werden. Absatz 2 regelt gewisse Signale (wie «Autobahn», «Schneeketten obligatorisch», «Bergpoststrasse»), die zwingend ein Ende-Signal verlangen. Zudem wird neu klargestellt, dass die Geltung des Signals «Ortsbeginn» nicht nur mit dem Signal «Ortsende» sondern auch mit den Signalen «Autobahn» und «Autostrasse» beendet werden kann.

Einen Spezialfall stellt hier das Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» dar, welches heute, wie auch weiterhin während der Übergangsphase zwingend mit dem Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit 50 generell» beendet wird. Nach der Übergangsphase wird die Beendigung jedoch (aufgrund der neuen Bedeutung der Ortschaftstafel) stets nur noch mit dem Signal «Ortsende» (bzw. «Autobahn» oder «Autostrasse») oder aber mittels Anzeige einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit erfolgen.

Die örtliche Geltung der Zonensignale (Abs. 3) ist geringfügig anders beschrieben als im bisherigen Recht (Art. 2a Abs. 3 SSV): Sie endet nicht nur beim «jeweiligen» Ende-Signal, son-

dern bei jeder Zonentafel, welche die mit der vorangehenden Tafel angezeigten Rechte und Pflichten abweichend regelt. Da die Zonensignalisation nur innerorts zulässig ist (Art. 19 Abs. 1 E-BSSV), sollen Zonen auch durch die Ortschaftstafel aufgehoben werden können (bereits heute wird oft, wenn z. B. eine Tempo-30-Zone durch eine Begegnungszone abgelöst werden soll, diese direkt angeordnet ohne gleichzeitig die Tempo-30-Zone mit einem Ende-Signal zu beenden).

Weitergehende Modifikationen der Zonensignalisation sollen auf einen späteren Zeitpunkt in Kraft treten (vgl. separat zu beschliessende Änderungen). Dieses System wird in den Grob-erläuterungen dargestellt (Bst. E, Ziff. 4.5).

2. Abschnitt: Verbotssignale

Artikel 101 bis 111

Die Beschreibung der Bedeutung wird aus den entsprechenden Artikeln der heutigen SSV übernommen (Art. 18 bis 22, 25 bis 28, 30, 31 SSV). Verschiedentlich erfolgten Umformulierungen der heutigen Bestimmungen, die aber keine inhaltliche Auswirkung haben.

Bei den allgemeinen Fahrverboten (Art. 101) kann auf die bisherige Ausnahme für Handwagen bis 1 m Breite, Kinderwagen, Invalidenfahrstühle etc. (Art. 18 Abs. 4 SSV) verzichtet werden, weil diese Verkehrsteilnehmenden gemäss vorliegendem Entwurf als Fussgängerinnen oder Fussgänger zu betrachten sind (Art. 10 Abs. 1, 11 E-StBV).

Die Teilfahrverbote (Art. 102) werden neu aufgrund des praktischen Bedarfs mit einem «Verbot für Traktoren» ergänzt (Abs. 1 Bst. g). Das bisherige «Verbot für Fahrräder und Motorfahrräder» heisst neu nur noch «Verbot für Fahrräder». Da die Motorfahrräder den Fahrrädern gleichgestellt werden (Art. 72 Abs. 5 E-StBV), sind sie von diesem Signal aber weiterhin erfasst, ebenso wie die Führerinnen und Führer von Rollstühlen und fäG, soweit sie ebenfalls die Regeln für Radfahrerinnen und Radfahrer zu beachten haben (Art. 11 Abs. 3, 12 Abs. 3 E-StBV). Klargestellt wird, dass, in Analogie zum «Verbot für Anhänger», auch beim «Verbot für Anhänger mit Ausnahme von Sattel- und Zentralachsanhängern» die landwirtschaftlichen Anhänger vom Verbot ausgenommen sind, was bisher nur beim «Verbot für Anhänger» explizit ausgedrückt wurde.

Die Bedeutung der Signale «Überholen für Lastwagen verboten» (Art. 107 Abs. 2) und «Mindestabstand für Lastwagen» (Art. 108) wird modifiziert und bezieht sich neu (nur) auf alle schweren Motorwagen zum Sachtransport. Bisher waren vom Verbot u. a. auch Wohnmotorwagen und schwere Personenwagen betroffen (Art. 26 Abs. 2, 28 Abs. 1 SSV), wobei vom Überholverbot die Gesellschaftswagen ausgenommen waren. Die Bedeutung der Signale wird dem internationalen Übereinkommen über den Strassenverkehr angeglichen und gleichzeitig wird die Bedeutung der Lastwagenabbildung vereinheitlicht, so dass in allen Signalen, welche dieses Symbol enthalten, auch tatsächlich dieselben Fahrzeuge gemeint sind.

Neu wird in diesem Abschnitt auch das Signal «Dem Gegenverkehr Vortritt gewähren» (Art. 109) geregelt, das bisher unter den Vortrittssignalen (Art. 42 Abs. 1 SSV) enthalten war.

3. Abschnitt: Gebotssignale

Artikel 112: "Stop", "Kein Vortritt"

Nach der Auflösung der Signalart «Vortrittssignale» werden die Signale «Stop» und «Kein Vortritt» als Gebotssignale dargestellt.

Artikel 113: Fahrtrichtung

Die bisherige Bestimmung «Vorgeschriebene Fahrtrichtung» (Art. 24 SSV) wurde stark abstrahiert. Inhaltliche Änderungen sind damit nicht verbunden.

Artikel 114: Kreisverkehrsplatz

Die Regelung betreffend Kreisverkehrsplätze wurde aus der bisherigen Bestimmung «Vorgeschriebene Fahrtrichtung» (Art. 24 Abs. 4 SSV) herausgelöst, weil es sich stark von den dort beschriebenen Signalen unterscheidet.

Naheliegender wäre zwecks Abbau von Schildern, die Bedeutung der beiden kombinierten Signale («Kreisverkehrsplatz» und «Kein Vortritt») dem Signal «Kreisverkehrsplatz» alleine zukommen zu lassen. Diese Variante scheint indessen kaum realisierbar, da die Doppelsignalisation auch ausdrücklich im internationalen Abkommen über Strassenverkehrszeichen vorgesehen ist und ihr eine andere Bedeutung zukommt als dem Signal «Kreisverkehrsplatz» alleine.

In dieser Bestimmung wird also eine Kombination von zwei Signalen beschrieben, was eine Anomalie darstellt. In die Bestimmung wurden auch die Regeln integriert, die bisher unter den (allgemeinen) Verkehrsregeln enthalten waren (Art. 41b VRV). Dabei wird auf den Hinweis verzichtet, dass die Fahrzeugführerinnen oder -führer bei der Einfahrt in den Kreisel ihre Geschwindigkeit mässigen müssen, weil dieser Grundsatz bei Vortrittsbelastungen allgemein gilt (Art. 58 Abs. 1 E-StBV) und auch beim Signal «Kein Vortritt» erwähnt wird (Art. 112 E-StBV).

Die Beschränkung der bisherigen Ausnahme vom Rechtsfahrgebot auf Kreisverkehrsplätzen ohne Fahrstreifen-Unterteilung (Art. 41b Abs. 3 VRV) wird auf Antrag von Veloorganisationen fallen gelassen (Absatz 4).

Artikel 115: Schneeketten

Diese Bestimmung entspricht inhaltlich dem bisherigen Recht (Art. 29 VRV).

Artikel 116: Radweg, Fussweg, Reitweg

Neu sollen auch Führerinnen und Führer von Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h, die eine Breite von 1 m nicht überschreiten, aufgrund ihrer Gleichstellung in Artikel 71 E-StBV den Radweg benutzen müssen. Zudem bezieht sich die Benützungspflicht neu nicht mehr nur auf einspurige sondern auch auf mehrspurige Fahrräder. Die diesbezügliche heutige Differenzierung in Artikel 33 Absatz 1 SSV erscheint nicht sachgerecht (Art. 116 Abs. 1).

Die Pflicht zur Rücksichtnahme auf Fussgängerinnen und Fussgänger bei Signalen für Wege für gemeinsame Nutzung wird neu formuliert (Abs. 5) und anderen, vergleichbaren Situationen angepasst (vgl. Art. 12 Abs. 2, 149 Abs. 1 E-StBV).

Weitere inhaltliche Änderungen ergeben sich nicht im Vergleich zum bisherigen Recht (Art. 33 SSV).

Artikel 117: Busfahrbahn

Das Signal wird inhaltlich unverändert übernommen (Art. 34 SSV). Präzisiert wird, dass es bei Busstreifen einzig dazu dient «deren Verlauf zu verdeutlichen», d. h. die Rechte und Pflichten fließen noch immer direkt aus der Markierung (nicht aus dem Signal) und entsprechend sind auch allfällige Ausnahmen stets zu markieren. Sie werden nicht signalisiert.

4. Abschnitt: Besondere Verhaltenssignale

Bisher war unter den Hinweissignalen ein Abschnitt «Verhaltenshinweise» enthalten, der Signale beschrieb, die sich zum Teil auf blosser Hinweise beschränkten, zum Teil aber auch mit Rechten und Pflichten verbunden waren. Letztere werden neu im vorliegenden Abschnitt im Kapitel der Vorschriftssignale beschrieben, analog der Struktur des internationalen Übereinkommens über Strassenverkehrszeichen.

Artikel 118: Signale für besondere Verkehrsflächen

Die Signale in diesem Artikel sind mit einer ganzen Reihe abweichender Verhaltensregeln verbunden. In diesem Artikel wird einzig darauf verwiesen, dass auf dem nachfolgendem Strassenabschnitt besondere Verhaltensregeln gelten. Beschrieben sind diese aber unter den allgemeinen Verkehrsregeln («Signalisierte besondere Verkehrsflächen», Art. 67 ff. E-StBV).

Die Ortschaftstafel war bisher unter den Hinweissignalen im Abschnitt «Wegweisung» enthalten (Art. 50 SSV), obschon bereits heute die Geltung verschiedener Innerortsregeln von diesem Signal abhängt. Die bedeutendste Innerortsregel, die generelle Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, musste aber separat angezeigt werden. Neu sollen die Ortsbeginn-Signale in einem ähnlichen Sinn wie die Signale «Autobahn» und «Autostrasse» unter den Verhaltenssignalen geregelt werden.

Artikel 119: Hauptstrassen

Absatz 1 hat bezüglich den Vortrittsverhältnissen an einer Verzweigung eine analoge Bedeutung wie das Signal «Verzweigung mit Strasse ohne Vortritt», das nach der Auflösung der Kategorie «Vortrittssignale» neu bei den Gefahrensignalen eingeordnet ist. Das Signal «Hauptstrasse» ist aber auch mit abweichenden Regeln hinsichtlich des Parkens verbunden, die neu beim Signal selber beschrieben sind (Abs. 2) und nicht mehr unter den allgemeinen Verkehrsregeln (bisher: Art. 20 Abs. 2 Bst. b und c VRV).

Absatz 2 verzichtet neu auf die Differenzierung zwischen inner- und ausserorts (bisher: Art. 19 Abs. 2 Bst. b und c VRV). Angesichts der gestiegenen Verkehrsdichte und der Tatsache, dass heute gerade auf Hauptstrassen innerorts die für das Parkieren bestimmte Fläche in aller Regel ausgeschieden wird, ist für diesen Bereich die bisherige Erleichterung nicht mehr erforderlich.

Artikel 120: Begegnungszone

& Artikel 121: Fussgängerzone

Diese Signale werden neu in diesem Abschnitt geregelt, weil mehrere und von den allgemeinen Regeln stark abweichende Verhaltensregeln an sie gebunden sind. Sie werden unverändert aus dem bisherigen Recht übernommen (Art. 22b, 22c VRV), wogegen die Tempo-30-Zone nur noch in der neuen E-BSSV, nicht mehr aber in dieser Verordnung spezifisch geregelt wird. Mit der verstärkten Betonung und detaillierteren Darstellung der Aufmerksamkeits- und Rücksichtnahmepflicht in dieser Verordnung (Art. 4, insbes. Abs. 3 Bst. a) beschränkt sich die Bedeutung einer Tempo-30-Tafel für die Verkehrsteilnehmenden auf eine zonenmässig angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung.

Artikel 122: Einbahnstrasse, Vortritt vor dem Gegenverkehr, Bergpoststrasse

Die bisherige Bestimmung über Einbahnstrassen (Art. 46 Abs. 1 SSV) verwies auf die VRV (Art. 37 VRV). Absatz 1 integriert diese Vorschriften, wobei auf die speziellen Regeln für das Vorbeifahren an Verkehrsinseln und Hindernissen (Art. 37 Abs. 2 VRV) verzichtet wird, da hier ein Abweichen von den allgemeinen Regeln (Art. 51 Abs. 1 E-StBV), insbesondere angesichts des vermehrten Auftretens von Fahrradgegenverkehr und den verschiedenen Markierungsmöglichkeiten, nicht erforderlich ist.

Absatz 2 stammt aus den bisherigen Vortrittssignalen (Art. 42 Abs. 2 SSV). Absatz 3 war unter den Verhaltenshinweisen (Art. 45 Abs. 2 SSV) geregelt.

Artikel 123: Ausstellplatz, Abstellplatz, Notfallstreifen

Durch die Umformulierung von Artikel 47 Absatz 6 SSV im neuen Artikel 123 Absatz 3 E-StBV erfolgt neu explizit eine Verpflichtung der Fahrzeugführenden, den signalisierten Notfallstreifen beim Versagen der Bremsen zu nutzen. Die Bestimmung dürfte schon in der heutigen SSV so zu interpretieren sein, eine explizite Verpflichtung fehlt aber bisher.

Artikel 124: Parkieren

Die bisherige Bestimmung (Art. 48 SSV) wird weitgehend übernommen. Ergänzt wird die Bestimmung über das Anbringen der Parkscheibe (Abs. 3), indem der bisher (nur) für die blaue Zone in Anhang 3 SSV enthaltene Grundsatz integriert wird, wonach die Parkscheibe nicht gestellt werden muss, wenn das Fahrzeug nur während Zeiten, in denen die zeitliche Beschränkung nicht gilt, parkiert wird (Art. 124 Abs. 3 Satz 3 E-StBV).

Es könnte die Frage gestellt werden, ob das definierte Parkregime der blauen Zone noch den heutigen Bedürfnissen entspricht, weil es auf die Geschäftsöffnungszeiten abgestimmt ist, die nicht mehr mit den heutigen Realitäten übereinstimmen (z. B. die abweichende Regelung in der blauen Zone über die Mittagszeit). Aufgrund der bisher mit diesem Instrument gemachten Erfahrungen wird davon ausgegangen, dass eine Änderung der mit der blauen Zone verbundenen Parkierungsberechtigung kaum kommunizierbar wäre. Daher müsste geprüft werden, ob das an die blaue Zone geknüpfte Parkregime aufgehoben werden soll, mit der Konsequenz, dass die Beschränkungen des Parkierens stets auf einer Zusatztafel angezeigt werden müssen. Damit wäre auch die Möglichkeit gegeben, generell für zeitlich limitierte, nicht gebührenpflichtige Parkplätze die blaue Markierung verwenden zu können. Trotzdem wird darauf verzichtet, die Aufhebung der blauen Zone vorzuschlagen, insbesondere deshalb, weil in Geschäftszentren die Parkplätze meist gebührenpflichtig sind und die blauen Zonen in Wohngebieten vor allem der Parkraumbewirtschaftung dienen (Anwohnerparkkarten).

Verzichtet wird auf das Signal «Parkhaus». Die Parkhäuser können an ihrem Standort grundsätzlich mit den anderen Signalen gekennzeichnet werden, welche eine Aussage zu den Benutzungsbedingungen machen. Dass es sich um eine gedeckte Parkierungsfläche handelt, ist am Standort sichtbar. Bedeutender erscheint der Hinweis auf ein Parkhaus für die Wegweisung, daher wird neu dort eine entsprechende Regelung aufgenommen (Art. 138 Abs. 1 E-StBV).

Weitere Neuerungen sind der Verzicht auf die Anforderungen an die Parkscheibenrückseite sowie die Beschränkung des Einsatzbereichs des heutigen Signals 4.19 («Ende des Parkierens mit Parkscheibe»), welches neu nur noch auf Zonensignalen eingesetzt werden kann, da nur dort ein berechtigter Bedarf besteht, weil Anfang und Ende von Parkierungsflächen ansonsten mit der Anfang- und Endetafel angezeigt werden können.

4. Kapitel: Hinweissignale

1. Abschnitt: Informationssignale

Artikel 125: Grundsatz

Diese Bestimmung entspricht weitgehend bisherigem Recht (Art. 57 Abs. 2 SSV).

Artikel 126: Fussgängerstreifen, Fussgänger-Unterführung, Fussgänger-Überführung

Die mit diesen Anlagen verbundenen Regeln hängen (neu) nicht von den Signalen dieses Artikels ab (war im bisherigen Recht in Bezug auf die Unter- und Überführungen nicht vollständig klar). Diese müssen nicht zwingend aufgestellt werden. Ihre Bedeutung beschränkt sich auf die Verdeutlichung des Standorts dieser Anlagen. Daher bilden diese Bestimmungen, die bisher Verhaltenshinweise (Art. 47 Abs. 1 und 2 VRV) waren, neu lediglich Informationshinweise.

Artikel 127: Bahnübergänge

Auch hier führten ähnliche Überlegungen wie bei Artikel 126 zur Aufnahme unter die Informationshinweise: Die Vortrittsbelastung aller Strassenbenutzerinnen und -benützer gegenüber der Eisenbahn ergibt sich bereits aus den allgemeinen Bestimmungen (Art. 28 SVG, Art. 6 E-StBV). Die Bedeutung des Signals beschränkt sich auf die Kennzeichnung des

Standorts, wobei es im Unterschied zu den Signalen in Artikel 126 E-StBV immer angebracht ist und nicht nur dann, wenn eine entsprechende Anlage verdeutlicht werden muss. Auf das doppelte Andreaskreuz (bisher: Art. 93 Abs. 3 SSV) wird neu verzichtet, da für die Strassenbenutzerin oder den Strassenbenutzer vor allem von Bedeutung ist, dass sie oder er einen Bahnübergang quert, weniger hingegen, ob dieser ein oder mehrere Gleise aufweist.

Artikel 128: Sackgasse

Die bisherige Regelung über Sackgassen (Art. 46 Abs. 3 SSV) wird in Anlehnung an das Übereinkommen über den Strassenverkehr in Absatz 1 geringfügig umformuliert. Damit ist neu klarer ausgedrückt, dass es sich bei einer Strasse nur dann um eine Sackgasse handelt, wenn sie tatsächlich «physisch» nicht weiterführt und nicht schon dann, wenn sie aufgrund eines Verbots nicht durchgehend befahrbar ist. Die Information an die Verkehrsteilnehmenden hat im zweiten Fall über die Vorseinalisation des Verbots zu erfolgen, nicht über die Anzeige einer Sackgasse.

Neu wird in Absatz 2 das Signal «Sackgasse mit Ausnahmen» eingeführt, das auf eine Sackgasse hinweist, an deren Ende ein Fuss- oder Radweg weiterführt. Dieses Signal bildete den Gegenstand einer Forschung (Groberläuterungen Bst. F, Ziff. 1). Es wird in der Praxis verschiedentlich bereits eingesetzt und führt nicht zu zusätzlichen Signalen, weil es nicht zusätzlich, sondern anstelle des Signals gemäss Absatz 1 verwendet wird.

Artikel 129: Anzeige der Fahrstreifen

Absatz 1 entspricht dem für die Verkehrsteilnehmenden relevanten Aspekt aus Artikel 59 SSV.

In Absatz 2 wird das Signal «Anzeige der Fahrstreifen bei Freigabe des Pannestreifens» neu verankert (vgl. Groberläuterungen Bst. F, Ziff. 1). Zu betonen ist hier, dass das Signal ein reines Hinweissignal ist und als solches keine Rechte und Pflichten zu begründen vermag. Das heisst, die Freigabe des Pannestreifens ebenso wie deren Beendigung erfolgt ausschliesslich durch das Lichtsignalssystem für die zeitweilige Regulierung von Fahrstreifen. In den Signalabbildungen wird eine bisher nicht bekannte Form dargestellt (vgl. bei Abb. G.08.1), die im Bereich von Autobahn-Ein- bzw. -Ausfahrten aufgestellt werden soll.

Artikel 130: Anzeige des Strassenzustands

& Artikel 131: Anzeige der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten

Aus den bisherigen Informationshinweisen (Art. 58 und 61 SSV) werden die für die Verkehrsteilnehmerin und den Verkehrsteilnehmer bedeutenden Teile inhaltlich unverändert übernommen.

Artikel 132: Verschiedene Hinweissignale

Mehrere Hinweissignale, die bisher in Artikel 62 SSV vorgesehen waren, sollen infolge fehlenden Bedarfs aus Sicht der Praxis bzw. des Strassenverkehrsrechts aufgehoben werden (Groberläuterungen Bst. E, Ziff. 4.3) oder aber ihr Einsatzbereich wird auf signalisierte Tunnels beschränkt, und sie werden daher nicht mehr in diesem allgemeinen Sinn im Artikel «Verschiedene Hinweissignale» sondern im nachfolgenden spezifischen Artikel «Hinweissignale in signalisierten Tunnels» geregelt. Hingegen wird neu das Signal «Tankstelle mit besonderem Treibstoff» vorgesehen, das insbesondere auf Gastankstellen aufmerksam macht.

Artikel 133: Hinweissignale in signalisierten Tunnels

Absatz 1 nennt die Signale «Feuerlöscher» und «Notfalltelefon» und enthält diesbezüglich verschiedene Modifikationen im Vergleich zum bisherigen Recht (Art. 62 Abs. 1 und 3 SSV). Beide Signale können neu nur noch in signalisierten Tunnels eingesetzt werden, und anstelle des bisherigen Signals «Telefon» wird neu ausschliesslich das Signal «Notfalltelefon» zur

Verfügung gestellt. Daneben wird neu vorgesehen, dass auch eine Signalkombination bestehend aus diesen beiden Signalen angebracht werden kann, da hier aufgrund der schwierigen Platzverhältnisse in Tunnels ein berechtigter Bedarf besteht.

Absatz 2 beschränkt den Einsatzbereich des Signals «Radio-Verkehrsinformation» auf den allenfalls berechtigten, d. h. auf den in der Vorkonsultation gemeldeten Bedarf, d. h. das Signal dient neu zur Information darüber, dass in einem Tunnel spezifische Informationen über Ereignisse sowie nötigenfalls Verhaltensanweisungen über Radio empfangen werden können. Das Signal soll keine Frequenz anzeigen, da die Verkehrsinformationen in den Tunnels über die ganze Bandbreite gesendet werden.

Absatz 3 übernimmt den für die Verkehrsteilnehmenden bedeutsamen Teil der heutigen Regelung zur Signalisation von Notausgängen (Art. 62 Abs. 7 VRV).

Artikel 134: Spezifische Hinweise auf Autobahnen und Autostrassen

Diese Bestimmung enthält Hinweissignale, die einzig auf Autobahnen und Autostrassen verwendet werden. Die Absätze 2 und 3 stammen aus dem bisherigen Kapitel «Autobahnen und Autostrassen», das neu in dieser Form aufgelöst wird. Das in Absatz 1 enthaltene Signal «Raststätte» war bisher einzig in VSS-Weisungen enthalten und wird neu auf Verordnungsebene geregelt (vgl. auch Erläuterungen E-BSSV zu Artikel 46 E-BSSV).

Artikel 135: Anzeige von Ereignissen im Verkehrsablauf auf Autobahnen und Autostrassen

Neu sollen die Wechseltexthanlagen auf Verordnungsebene rechtlich verankert werden.

2. Abschnitt: Wegweisung

Wegweisern kommt eine informative, nie aber eine verpflichtende Funktion zu. Bei den Wegweisern besteht ein grundsätzlicher und vertiefter Überarbeitungsbedarf, der den Rahmen des vorliegenden Projekts gesprengt hätte (vgl. Groberläuterungen Bst. F, Einleitung). Das ganze System der Wegweisung muss vertieft geprüft werden, unter Berücksichtigung der Entwicklung und der heutigen technischen Möglichkeiten und Angebote. Keine andere Signalart wird häufiger verwendet. Sie macht einen beträchtlichen Anteil an der Gesamtsignalisation aus und hat einen beträchtlichen Anteil an der Problematik der übermässigen Signalisation. Tendenziell werden immer mehr Wegweiser verlangt.

Trotz dieser Problematik sind in diesem Entwurf Wegweiser enthalten, die sich bisher nicht in der SSV finden liessen. Neu sollen alle Signale, die auf öffentlichen Strassen eine Bedeutung für die Verkehrsteilnehmerin und den Verkehrsteilnehmer haben, das heisst sämtliche Signale, die sich in irgendeiner Form mit Vorschriften, Hinweisen oder auch mit reinen Informationen bezüglich dem Strassenverkehr an die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer richten, in der E-StBV beschrieben sein, wenigstens in einer rudimentären Art und Weise. Daher werden neu auch die Wegweiser zur Anzeige des Wanderwegnetzes gemäss Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG)¹⁰ und die Schilder mit Strassennamen erwähnt. Damit ist der Vorteil verbunden, dass auch sie den Schutz von Signalen (Art. 98 SVG) geniessen. Gleichzeitig ist damit klargestellt, dass auch beim Anbringen von Wegweisern sämtliche allgemeinen Anforderungen an die Strassensignalisation einzuhalten sind, dass die Wegweiser also z. B. auch bezüglich der höchstzulässigen Anzahl der Signale pro Pfosten (Art. 5 Abs. 2 E-BSSV) zu berücksichtigen sind.

Artikel 136: Allgemeine Wegweiser, Vorwegweiser und Einspurtafeln

Diese Bestimmung beschreibt die Wegweiser, die primär zur Wegangabe zu Ortschaften dienen. Absatz 1 beschreibt neu den örtlichen Einsatzbereich der Signale, die zu diesem Zweck zur Verfügung stehen.

¹⁰ SR 704; <http://www.admin.ch/ch/d/sr/c704.html>

Absatz 2 übernimmt die bisherige Regelung (Art. 49 Abs. 2, 1. Satz SSV).

Absatz 3 vereinigt die Regeln, die bisher in 2 Bestimmungen enthalten waren (Art. 51 Abs. 1, 52 Abs. 1 SSV) und weist zudem neu darauf hin, dass auf Vorwegweiser und Einspurtafel weitere Ziele in Feldern mit jener Farbe angebracht werden können, die ein Wegweiser mit dem entsprechenden Ziel haben würde (also z. B. ein rotes Feld für die Vorwegweisung für Radfahrer). Satz 1 spricht von «Hintergrund»: damit deckt er sowohl jene Ziele ab, die direkt auf der Grundfarbe des jeweiligen Wegweisers/Vorwegweisers/Einspurtafel stehen, wie auch jene, die in einem separaten, andersfarbigen Feld angebracht sind. Satz 2 bezieht sich damit einzig noch auf Felder in anderen als den Farben weiss/blau/grün.

Absatz 4 entspricht bezüglich Vorwegweisern der heutigen Bestimmung (Art. 52 Abs. 6 SSV). Neu wird klargestellt, dass auch Signale auf Einspurtafeln eingesetzt werden können und dass ihnen bloss die Funktion einer Vorankündigung zukommt.

Artikel 137: Besondere Vorwegweiser

Wie bei Artikel 136 handelt es sich hier um Wegweiser, die eine generelle Funktion haben. Es handelt sich um bestehende, an unterschiedlichen Stellen geregelte Bestimmungen (Art. 86 Abs. 7, 54 Abs. 6 und 8 SSV). Durch eine leichte Umformulierung des heutigen Artikel 54 Absatz 8 SSV in Artikel 137 Absatz 2 E-StBV wird geklärt, dass dem Signal H.23 (bisher 4.55) eine rein wegweisende Funktion zukommt; Verpflichtungen ergeben sich nicht schon aus dem Wegweiser, sondern erst aus dem nachfolgend angebrachten Vorschriftssignal selbst.

Artikel 138: Weisse Wegweiser für besondere Einrichtungen

Absatz 1 übernimmt die Regelung von Artikel 54 Absatz 1 und 2 SSV und sieht zusätzlich vor, dass auch gedeckte Parkflächen auf Wegweisern als solche angezeigt werden können. Daneben wird die Möglichkeit, mittels Symbol anzuzeigen, welchen Fahrzeugarten die Parkierungsfläche dient, verallgemeinert und bei allen Wegweisern dieses Absatzes zugelassen.

Absatz 2 gibt bisheriges Recht wieder (Art. 54 Abs. 3 SSV).

Absatz 3 regelt die Wegweisung zu Akutspitälern mit 24-Stunden-Notfallaufnahme, die bisher im Kapitel «Ergänzende Angaben zu Signalen» enthalten war (Art. 65 Abs. 11 SSV).

Artikel 139: Betriebswegweiser und touristische Signalisation

Absatz 1 regelt den Betriebswegweiser (bisher: Art. 54 Abs. 4 SSV). Neu wird zudem die Möglichkeit ausdrücklich erwähnt, den Weg zu Industrie- und Gewerbegebieten anzuzeigen. Es wird davon ausgegangen, dass mit dieser Signalisation der Bedarf, bereits ausserhalb der Gewerbezone Wegweiser zu einzelnen Betrieben anzubringen, reduziert werden kann (unter Anwendung der neu in die E-BSSV aufgenommenen entsprechenden Regel).

In den Absätzen 2 und 3 werden die touristischen Wegweiser und die Hotelwegweiser erwähnt. Bisher ist einzig die Pflicht des UVEK, entsprechende Weisungen zu erlassen, enthalten (Art. 54 Abs. 9 SSV).

Im bisherigen Recht war vorgesehen, dass die Ortschaftstafel auch zur Anzeige von Passhöhen verwendet werden (Art. 50 Abs. 6 SSV). Mit der neuen Bedeutung, die der Ortschaftstafel zukommen soll, und mit deren Verschiebung in die Verhaltenssignale ist es erforderlich, die Anzeige der Passhöhe unter den Wegweisern zu regeln. Obschon die Tafel zur Anzeige der Passhöhe aufgrund ihrer örtlichen Lage kaum mit einer Ortschaftstafel mit den damit verbundenen Rechten und Pflichten verwechselt werden kann, soll sie auch optisch von dieser abgegrenzt werden, indem neu zwingend die Höhenangabe verlangt wird (Abs. 4).

Artikel 140 bis 144

Bei den in diesen Artikeln erwähnten Wegweisern werden die angezeigten Informationen erwähnt. Hinzuweisen ist darauf, dass das bisherige Recht bei den Wegweisern für besondere Fahrzeugarten gewisse verpflichtende Elemente enthielt (vgl. Sollvorschrift in Art. 54

Abs. 1 SSV und Pflichten in Art. 54a Abs. 1 SSV). Diese wurden im vorliegenden Entwurf entfernt. Wegweisern kommt effektiv einzig eine wegweisende, nie aber eine verpflichtende Funktion zu. Sollen Pflichten der Verkehrsteilnehmenden geschaffen werden, so hat dies auf dem Weg der Vorschriftssignalisation zu erfolgen.

Bei der Wegweisung für Umleitungen wird in Angleichung an die Praxis neu aufgenommen, dass nicht erreichbare Ziele mit orangen oder roten Kreuzen durchgestrichen werden können. Diese temporäre Durchkreuzung von Zielen auf bestehenden Wegweisern bildet das Gegenstück zu den orangen Wegweisern.

Neu werden auch die Wanderwegweiser und die Schilder für Strassennamen kurz erwähnt (vgl. auch Einleitung zum vorliegenden Abschnitt). Die Gestaltung der Schilder für Strassennamen hat sich lokal unterschiedlich entwickelt. Eine bundesrechtliche Vereinheitlichung zur heutigen Zeit würde sich kaum rechtfertigen, da sie weder notwendig noch umsetzbar wäre.

5. Kapitel: Signalergänzende Angaben

Dieses Kapitel enthielt bisher wenige Artikel mit sehr vielen Absätzen (Art. 63 bis 65 SSV) und entsprach damit nicht den gesetzestechnischen Vorgaben.

Neu ist zudem, dass nun sämtliche signalergänzenden Angaben, die nicht einen zwingenden Bestandteil eines bestimmten Signals bilden, in diesem Kapitel dargestellt sind.

Artikel 145: Grundsätze

Diese Bestimmung entspricht dem geltenden Recht (Art. 63 VRV), wobei weniger detailliert beschrieben ist, wie und wo signalergänzende Angaben angebracht werden können, da dies für das Verständnis durch Verkehrsteilnehmende kaum Relevanz haben dürfte.

Artikel 146: Angaben zum Geltungsbereich von Signalen im Allgemeinen

In dieser Bestimmung werden die grundsätzlich allgemein verwendbaren signalergänzenden Angaben geregelt, mit denen sich der Geltungsbereich örtlich (Abs. 1), zeitlich (Abs. 2) oder sachlich (Abs. 3 und 4) bestimmen lässt. Dabei wird dort der Einsatzbereich der Zusatztafel «Streckenlänge» neu leicht eingeschränkt; sie soll künftig bei Informationshinweisen - mangels praktischem Bedarf - nicht mehr einsetzbar sein.

In Absatz 4 wird heutiges Recht übernommen (Art. 64 Abs. 6 SSV), wobei klargestellt wird, dass die Angabe 'Fahrräder' grundsätzlich mit dem vorgesehenen Symbol (und nicht mit Worten) zu erfolgen hat. Diese Bestimmung stellt eine Ausnahme zur grundsätzlichen Gleichstellung von Fahrrädern und Motorfahrrädern dar. Sie ist aber sachlich noch immer berechtigt und entspricht einem praktischen Bedürfnis, da bei diversen Signalen eine Ausnahme für Fahrräder und Motorfahrräder mit ausgeschaltetem Motor, nicht aber generell auch für Motorfahrräder als sinnvoll erscheint. Das heisst, bei der Modifikation von Signalen dürften öfter solche feineren Abstufungen angebracht sein und diese sollen auch mit der Zusatztafel angezeigt werden können. Sollen im Einzelfall auch Motorfahrräder von der Zusatztafel betroffen sein, ist es selbstverständlich weiterhin möglich, auch deren Symbol auf der Zusatztafel aufzuführen.

Artikel 147: Angaben zum Geltungsbereich von Signalen für den ruhenden Verkehr

Die Regelung in dieser Bestimmung entspricht dem bisherigen Recht (Art. 64 Abs. 3 und 4 Bst. b, 65 Abs. 2 SSV), wobei die Richtungstafel neu bei allen Signalen für den ruhenden Verkehr eingesetzt werden darf, da die bisherige Einschränkung auf die Signale «Parkieren gestattet» und «Parkieren verboten» kaum angemessen erscheint. Zudem sollen zur Anzeige von zeitweiligen Ausnahmen zum Halte- und Parkierungsverbot neu auch die (verkleinerten) Signale «Parkieren mit Parkscheibe gestattet» und «Parkieren gegen Gebühr gestattet» verwendet werden können (Abs. 3), da sich hier ein praktischer Bedarf nach detaillierteren Regelungsmöglichkeiten entwickeln dürfte.

Artikel 148: Angaben zum Geltungsbereich von Fahrverboten und von Mass- und Gewichtsbeschränkungen

Absatz 1 entspricht der heutigen Regelung, die allerdings bei den Vorschriftsignalen enthalten war (Art. 17 Abs. 3 SSV). Zwischen dem französischen sowie dem deutschen und italienischen Text besteht eine Inkohärenz: Was in der deutschen (und analog in der italienischen) Fassung «Zubringerdienst gestattet» genannt wird, heisst in der französischen Fassung «Riverains autorisés», wohingegen aber nach allgemeinem Sprachgebrauch «riverains» mit «Anwohner» übersetzt werden müsste. Im deutschsprachigen Raum existiert daneben zusätzlich die Zusatztafel «Anwohner gestattet», welche in einem anderen, engeren Sinn verstanden wird als «Zubringerdienst gestattet» resp. «riverains autorisés». Trotz dieser Inkohärenz wird auf einen Änderungsvorschlag verzichtet, nachdem sich insbesondere die Signalisationsbehörden gegen eine sprachliche Angleichung ausgesprochen haben.

Absatz 2 stellt neu eine Tafel «Güterumschlag gestattet» zur Verfügung. Die Regelung stellt im Sinne der bundesgerichtlichen Praxis¹¹ klar, dass Fahrten und das Abstellen des Fahrzeugs nur zum Zweck und im Rahmen (insbes. auch zeitlich) des Güterumschlags gestattet ist.

Artikel 149: Angaben zum Geltungsbereich der Signale für Rad-, Fuss- und Reitwege sowie des Signals «Busfahrbahn»

Absatz 1 lässt auch für Rad- und Fusswege neu zu, dass grundsätzlich beliebige weitere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zugelassen werden können, was bisher bei diesen anders als bei Reitwegen und beim Signal Busfahrbahn nicht möglich war, weil auf Rad- und Fusswegen weitere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nur soweit vom Bundesrat vorgesehen zugelassen werden können (Art. 43 Abs. 2 SVG). Mit der neu vorgesehenen Regelung wird der Grundsatz der Verkehrstrennung zwar ein wenig gelockert, andererseits wird damit die Möglichkeit geboten, vermehrt Verkehrsflächen als Rad- oder Fussweg zu signalisieren (z. B. kann eine Strasse mit einem Fahrverbot für den motorisierten Fahrverkehr mit einer Zusatztafel «ausgenommen landwirtschaftlicher Verkehr» neu auch als Radweg mit derselben Zusatztafel signalisiert werden, was die Rechtsstellung der Radfahrerinnen und Radfahrer verbessert). Damit der Grundsatz der Verkehrstrennung nicht ausgehöhlt wird und um zu vermeiden, dass beliebige Strassen als Rad- oder Fusswege mit einer Zusatztafel «ausgenommen (weiterer) Fahrverkehr» signalisiert werden könnten, wird in der neuen E-BSSV vorgesehen, dass bei diesen Signalen Ausnahmen nur in dem Mass zugelassen werden dürfen, als sie die Hauptberechtigten nicht wesentlich beeinträchtigen (Art. 57 Abs. 2 E-BSSV).

Absatz 2 entspricht dem bisherigen Recht (65 Abs. 8 SSV). Obwohl neu (vgl. oben) die Möglichkeit von Zusatztafeln zum Signal «Fussweg» in genereller Weise in Absatz 1 vorgesehen wird, bleibt Absatz 2 bestehen. Zwar geht es auch hier um den Einsatz des mit einer Zusatztafel ergänzten Signals «Fussweg», doch stellt die hier geregelte Situation einen echten Sonderfall dar, der separat genannt werden soll: In Absatz 2 wird die Aufhebung der Zusatztafel vorgesehen, was für Absatz 1 nicht gelten soll. Zudem ist die Verwendung des Signals «Fussweg» auf dem *Trottoir* vorgesehen und die Zulassung weiterer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer soll in dieser Situation weiterhin ein Ausnahmefall und als solcher nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen zulässig sein (vgl. Art. 57 Abs. 1 E-BSSV).

Absatz 3 lehnt sich an heutiges Recht (Art. 64 Abs. 4 Bst. a SSV) an, wird aber etwas umformuliert, damit nicht der Eindruck erweckt wird, dass das mit dem Richtungspfeil versehene Signal bei *jedem* sich auf der andern Strassenseite befindenden Rad-, Fuss- oder Reitweg angebracht ist. Teilweise dürfte ein beim Weg selbst angebrachtes Signal absolut ausreichend sein, das zusätzliche Anbringen eines Signals mit Richtungspfeil macht nur Sinn, wo es für die Erkennbarkeit des Wegs tatsächlich erforderlich ist (vgl. dazu auch den neuen Art. 57 Abs. 3 E-BSSV).

¹¹ BGE 89 IV 213 ff.

Artikel 150: Weitere Angaben zum Geltungsbereich von bestimmten Signalen

Diese Bestimmung enthält bereits heute vorgesehene ergänzende Angaben (Art. 19 Abs. 1 Bst. f und fbis, 20 Abs. 2, 65 Abs. 10 SSV), welche nur bei bestimmten Signalen verwendet werden.

Artikel 151: Zusatztafel «Richtung der vortrittsberechtigten Strasse»

Diese Zusatztafel soll neu nicht mehr wie bisher nur für die Kennzeichnung einer Verzweigung mit einer Hauptstrasse (Art. 65 Abs. 1 SSV) verwendet werden können, sondern auch zur Kennzeichnung einer Verzweigung mit einer abknickenden vortrittsberechtigten Nebenstrasse.

Artikel 152: Zusatztafeln an Bahnübergängen

Die bisherige Bestimmung (Art. 92 Abs. 2 SSV) wird inhaltlich weitgehend unverändert übernommen. Die Zusatztafel «Privatübergang» (Art. 93 Abs. 6 SSV) wird bei den Übergangsbestimmungen geregelt. Die bisher einzig im Bahnrecht enthaltene Übergangsfrist bis 2014 für den Ersatz dieser Zusatztafel wurde übernommen. Präzisiert wird, dass diese Zusatztafel zum Signal «Andreaskreuz» vorgesehen ist, was ihrem heutigen tatsächlichen Einsatz entspricht.

Artikel 153: Weitere ergänzende Angaben zu bestimmten Signalen

Die in Absatz 1 enthaltene Zusatzangabe bildete bisher einen Bestandteil des bisherigen Signals «Einbahnstrasse mit beschränktem Gegenverkehr» (Art. 46 Abs. 2 SSV), das neu nicht mehr als eigenständiges Signal geregelt wird.

Die weiteren Absätze wurden aus dem bisherigen Recht inhaltlich unverändert übernommen, bis auf eine untergeordneten Modifikationen in Absatz 3 (Art. 65 Abs. 4 SSV) und Absatz 6 (Art. 89 Abs. 7 SSV), wonach die Zusatztafel «Vereiste Fahrbahn» neu ausschliesslich dem Signal «Schleudergefahr» und die Zusatztafel «Übernächste Tankstelle» neu ausschliesslich den Signalen für Nebenanlagen mit Tankstelle beigefügt werden dürfen. Dies dürfte allerdings weitestgehend der heutigen Praxis entsprechen und daher ohne grössere praktische Folgen bleiben. Zum Teil (Abs. 2, 3, 6) waren sie bei den jeweiligen Signalen geregelt (Art. 5 Abs. 2, 48 Abs. 7, 89 Abs. 7 SSV).

6. Kapitel: Lichtsignale

Bei den Lichtsignalanlagen erfolgen verschiedene materielle Änderungen. Um das heutige System ablösen zu können, sind verschiedene Übergangsregelungen erforderlich. Die neuen Elemente und die Motivation für die Anpassungen werden in den Groberläuterungen beschrieben (Bst. F, Ziff. 2).

Art. 154: Art und Bedeutung der Lichtsignale

Diese Bestimmung beschreibt die verwendbaren Lichtsignale und unterscheidet dabei zwischen «Licht», womit immer stehendes Licht gemeint ist, «Blinklicht» und neu «Drehlicht». Die Bedeutung der verschiedenen Farben wird festgelegt.

Art. 155: Zusatztafel mit Pfeilen

Da die Lichtsignale in der Verordnung erst nach den übrigen Signalen geregelt werden, wird diese Zusatztafel aus systematischen Gründen weiterhin an dieser Stelle beibehalten.

Im Umfeld von Lichtsignalanlagen finden sich verschiedene Pfeile. Neben der Zusatztafel können sie in den Lichtern der Ampel, als markierte Einspurpfeile oder auf Einspurtafeln in Erscheinung treten. Die Bedeutung dieser Pfeile wird in Bezug auf die wählbare Fahrtrichtung vereinheitlicht. Pfeile auf Zusatztafeln besagten bisher, dass das Lichtsignal nur für die angezeigten Richtungen gilt (Art. 68 Abs. 9 SSV) und liessen vom Wortlaut die Möglichkeit

offen, unabhängig vom Lichtsignal in die von Zusatztafel nicht erfassten Richtungen zu fahren. Neu wird klar festgelegt, dass nicht in andere als die angezeigten Richtungen gefahren werden darf.

Art. 156: Anordnung der Lichter

Die heutige Bestimmung (Art. 70 Abs. 5 SSV) war nicht immer zutreffend (vgl. Art. 70 Abs. 4 SSV) und wird daher umformuliert.

Art. 157: Drei-Farben-Ampel

Die im Normalfall für den allgemeinen Fahrverkehr verwendete Ampel wird in einer eigenen Bestimmung geregelt. Es handelt sich um eine jener Bestimmungen, die nach Ablauf einer Übergangsfrist für die Einführung des neuen Systems modifiziert werden muss.

Absatz 1 beschreibt kurz die Funktion dieser Ampel.

Das bisherige Recht hat generell festgehalten, dass Lichtsignale den allgemeinen Vortrittsregeln, den Vortrittssignalen und Markierungen vorgeht (Art. 68 Abs. 1 SSV). Im Grunde genommen gilt diese Regel aber bereits heute nur für das grüne Licht, da das rote und das gelbe Licht von ihrer Bedeutung her mit den Vortrittsregeln und -signalen gar nie in Konflikt geraten:

- Bei rotem Licht muss angehalten werden, bevor dessen Bedeutung zum Tragen kommen kann. Beim gelben stehenden Licht kann wie bei Rot aufgrund dessen Bedeutung oder aber aufgrund des gleichzeitigen Aufleuchtens von Rot (vgl. Art. 154 Abs. 3 E-StBV) gar kein Konflikt mit den Vortrittsregeln, -signalen oder -markierungen entstehen.
- Beim gelbblinkenden Licht wird im Gegenteil ausdrücklich der Vorrang dieser allgemeinen Regeln sowie der Signale und Markierungen statuiert (Art. 154 Abs. 4 E-StBV).

Ein Widerspruch zu den Vortrittsregeln und -signalen kann sich demnach erst mit dem grünen Licht ergeben. Mit der neuen Formulierung in Artikel 157 Absatz 2 E-StBV, welche sich einzig auf das grüne Licht bezieht, wird dieser bereits heute geltenden Sachlage Rechnung getragen. Das grüne Licht soll aber nicht in jedem Fall den Vortrittssignalen vorgehen: Werden Ampeln mit rotem und grünen, jedoch ohne gelbes Licht verwendet (Art. 70 Abs. 4bis SSV), die nur zur Rampenbewirtschaftung auf Autobahnen und Autostrassen eingesetzt werden dürfen, müssen die Vortrittssignale bei der nachfolgenden Einfahrt trotz grünem Licht beachtet werden. Daher wird der bisherige allgemeine Grundsatz in Absatz 2 neu auf das grüne Licht bei Drei-Farben-Ampeln beschränkt.

Art. 158: Zwei-Farben-Ampel

Die entsprechende Regelung des bisherigen Rechts wurde weitgehend unverändert übernommen (Art. 70 Abs. 4 und 4bis SSV). Neu wird darauf hingewiesen, dass rot-grüne Ampeln mit einer Zusatztafel ergänzt sind, welche anzeigt, wie viele Fahrzeuge während einer Grünphase maximal weiterfahren dürfen (Abs. 1).

Art. 159: Lichtsignale für bestimmte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer

Dieser Artikel enthält ergänzende Bestimmungen für die Lichtsignalanlagen, die sich an Radfahrerinnen und Radfahrer, Fussgängerinnen und Fussgänger oder Führerinnen und Führer von Fahrzeugen im öffentlichen Linienverkehr richten und entspricht inhaltlich dem bisherigen Recht (Art. 68 Abs. 7 und 8, 69 Abs. 2 SSV). Neu wird in Absatz 2 die Möglichkeit ausgeschlossen, dass bei Zwei-Farben-Ampeln für Fussgängerinnen und Fussgänger das grüne Licht direkt auf das rote Licht wechselt. Der Übergang von grün auf rot soll stets mit einem grünen Blinklicht angezeigt werden. Diese Massnahme soll insbesondere für ältere Personen die Überquerung der Strasse erleichtern und entsprechend die Verkehrssicherheit optimieren.

Art. 160: Lichtsignal-System für die zeitweilige Regulierung von Fahrstreifen

Im Vergleich zum heutigen Recht (Art. 69 Abs. 3 SSV) wird die Bestimmung leicht umbenannt und umformuliert, damit dieses Lichtsignal-System entsprechend heutiger Praxis für die Freigabe des Pannestreifens bei der temporären Benutzbarkeit desselben verwendet werden kann.

7. Kapitel: Markierungen, Schranken und Leiteinrichtungen

1. Abschnitt: Markierungen

Im Vergleich zu den heutigen Bestimmungen über die Markierungen (Art. 72 ff. SSV) wird der Aufbau dieses Abschnitts recht stark verändert. Insbesondere soll die Bedeutung der einzelnen Markierungen deutlicher beschrieben werden als dies zum Teil bisher der Fall war.

Art. 161: Grundsätze

In Absatz 1 wird gegenüber der Verkehrsteilnehmerin und dem Verkehrsteilnehmer wie bisher (Art. 72 Abs. 1 SSV) klargestellt, dass auch von baulichen Elementen die Wirkung von Markierungen ausgehen kann.

Absatz 2 weist auf die temporären gelb-orangen Markierungen, Leitkörper und (neu) Unterflurleuchten hin, denen der Vorrang gegenüber den übrigen Markierungen zukommt (bisher: Art. 72 Abs. 2 SSV).

Art. 162: Markierung von Fahrstreifen im Allgemeinen

In dieser Bestimmung werden Markierungen zur Abgrenzung von Fahrstreifen beschrieben, die für den gesamten Fahrverkehr von Bedeutung sind.

Die Bestimmung ist weitgehend aus dem bisherigen Recht übernommen (Elemente aus allen Absätzen von Art. 73 SSV). In Absatz 1 wird neu klargestellt, dass eine Abgrenzung von Fahrstreifen gegenüber Gleisen nicht nur mit einer Sicherheitslinie, sondern auch mittels Leitlinie erfolgen kann - durch eine Leitlinie wird dann einfach kein eigenes Trasse geschaffen. In Absatz 3 wird verdeutlicht, dass die Sicherheitslinie, wenn sich daneben eine Leitlinie befindet, nur in deren Bereich einseitig überfahren werden darf (d. h. hier ist sowohl jene Situation geregelt, in der über eine längere Strecke eine Leit- neben einer Sicherheitslinie angebracht ist, wie aber auch ein bloss ganz kurzes Anbringen einer Leit- neben einer Sicherheitslinie, welches ausschliesslich dem Ermöglichen des Abbiegens dient). Daneben erfolgt hier eine grundsätzliche Änderung der Terminologie, indem neu nicht mehr von Doppellinien gesprochen wird sondern von Leit- neben Sicherheitslinien, da der Begriff, obwohl sprachlich nahe liegend, die doppelte Sicherheitslinie nicht mitumfasste und daher missverständlich gewesen sein dürfte.

Art. 163: Streifen für besondere Verkehrsarten

Absatz 1 gibt bisheriges Recht wieder (Art. 74 Abs. 4 SSV), wobei jedoch neu präzisiert wird, dass allfällige Ausnahmen immer markiert sein müssen und eine blossige Anzeige auf dem Signal, das nicht zwingend vorhanden sein muss, nicht mehr ausreicht. Da auch sämtliche übrigen (grundsätzlichen) Rechte und Pflichten hier aus der Markierung fliessen, erscheint es nur folgerichtig, wenn auch Ausnahmen von diesen Rechten und Pflichten durch die Markierung angezeigt werden müssen. Eine materielle Änderung stellt dies nicht dar; bereits der heutige (diesbezüglich unklare) Artikel 74 Absatz 4 SSV muss mit Blick auf Artikel 34 Absatz 2 SSV so ausgelegt werden, dass eine Markierung immer erforderlich ist und dass eine Anzeige der Ausnahme mittels Signalen einzig *zusätzlich* nicht aber für sich allein möglich ist.

In Absatz 2 wird die Vorschrift verankert, wonach die übrigen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer auf dem Radstreifen nur dann fahren dürfen, wenn dadurch die Berechtigten nicht behindert werden. Bisher war die Regel betreffend Benützung durch andere Ver-

kehrsteilnehmende für Radstreifen bei den Verkehrsregeln (Art. 40 Abs. 3 VRV), während die analoge Regelung für Busstreifen bei den Markierungen enthalten war (Art. 74 Abs. 4 SSV).

Absatz 3 sieht neu vor, dass Sicherheitslinien mit einer parallelen, unterbrochenen gelben Linie ergänzt werden können, um Bussen im öffentlichen Linienverkehr oder Radfahrerinnen und Radfahrern das Abbiegen zu ermöglichen. Dient die Abbiegemöglichkeit einzig den Bussen, werden die Linien mit der gelben Aufschrift «Bus» ergänzt. Diese Möglichkeit wurde im Rahmen der Vorkonsultation zum Teil in Frage gestellt und als der Verkehrssicherheit abträglich beurteilt. Der Vorschlag wird aber weiter verfolgt, weil derartige Doppelmarkierungen ja auch für den allgemeinen Fahrverkehr zur Verfügung stehen. Diese Markierungsvariante, die einzig dem Fahrradverkehr (teilweise einzig den Bussen) das Abbiegen ermöglicht, wird gerade von städtischen Gemeinwesen bereits angewendet und wird neu nun auch rechtlich verankert. Es gibt Situationen, in denen eine Einschränkung für den allgemeinen Fahrverkehr nicht aber für Radfahrerinnen und -fahrer angezeigt ist.

Die Absätze 4 und 5 entsprechen weitgehend dem bisherigen Recht (Art. 74 Abs. 6 und 11 SSV), wobei auf den bisherigen Passus, dass die Radfahrerinnen und Radfahrer bei einem ausgeweiteten Radstreifen die Verzweigung nebeneinander befahren dürfen, verzichtet wird.

Art. 164: Pfeile

In dieser Bestimmung werden alle markierten Pfeile beschrieben und zwar zunächst in einem allgemeinen Sinn, welcher für die weissen und gelben Pfeile gleichermassen gilt. Die Differenzierung zwischen weissen und gelben Pfeilen erfolgt erst in den Absätzen 3-5. Neu werden zudem Einspurpfeile nicht mehr eigenständig, sondern in Absatz 2 als Unterfall der Richtungspfeile beschrieben (bisher: Art. 74 Abs 2 und 8 SSV).

Neu werden auch die kleinen gelben Pfeile für Radfahrerinnen und Radfahrer in Absatz 3 in einem allgemeinen Sinn geregelt (bisher: 74 Abs. 7 SSV). Überdies wird neu für alle gelben Pfeile explizit festgehalten, dass sie von der allgemeinen Fahrtrichtung abweichen können.

Art. 165: Symbole

Absatz 1 entspricht dem bisherigen Recht (Art. 74 Abs. 10 SSV), wobei jedoch neu nur noch auf die Verwendung der «Symbole» anstatt explizit auf die Verwendung der «Symbole des entsprechenden Signals» verwiesen wird, wodurch eine Angleichung an die Praxis erfolgt, da schon heute i.d.R. nicht die Symbole des Signals eingesetzt werden (vgl. insbesondere das Fussgängersymbol im Gegensatz zum Symbol des Signals Fussweg).

Absatz 2 hält in einem generellen Sinn fest, dass Symbole im Übrigen anzeigen, welche Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf einer Verkehrsfläche (einschliesslich Parkierungsflächen) zugelassen wird. Dabei wird nicht unterschieden, ob diese Markierung eine bestehende Regelung verdeutlicht (z. B. Symbol Fahrrad auf Radstreifen) oder ob damit ein Recht erst begründet wird (z. B. Symbole Fahr- oder Motorrad auf Busstreifen). Zum konkreten Einsatzbereich der Symbole äussert sich sodann erst die E-BSSV (vgl. Art. 68 E-BSSV).

Art. 166: Notfallstreifen

Diese seltene, aber auffällige Markierung war bisher einzig in Normen vorgesehen (SN 640 850a).

Art. 167: Halte- und Wartelinien, ununterbrochene Längslinien

Die Halte- und Wartelinien werden im bisherigen Sinn beschrieben (Art. 74 SSV), wobei klargelegt wird, dass selbstverständlich nicht nur das Fahrzeug sondern auch der vorderste Teil der Ladung die Linie nicht überragen darf. Neu wird in Absatz 4 explizit die Bedeutung der ununterbrochenen Längslinie beschrieben. Es hat sich gezeigt, dass die Bedeutung der ununterbrochenen Längslinie in der Praxis sehr unterschiedlich eingeschätzt worden ist.

Einigkeit herrschte einzig darüber, dass die Bedeutung nicht jener der Sicherheitslinie entspricht. Daher soll hier im Verordnungstext Klarheit geschaffen werden. Neu wird festgehalten, dass ununterbrochene Längslinien anzeigen, dass der Fahrstreifen nicht mehr gewechselt werden darf. Die Verhinderung des Fahrstreifenwechsels ab einer bestimmten Stelle vor einer Verzweigung entspricht einem praktischen Bedürfnis, und gleichzeitig macht es Sinn, wenn hierfür nicht eine Sicherheitslinie eingesetzt werden muss, bei welcher grundsätzlich jegliches Befahren sehr streng sanktioniert wird (zu beachten ist insbesondere, dass sich bei gewissen Fahrzeugabmessungen ein zumindest teilweises Befahren der an einer Verzweigung angebrachten Linien beim Abbiegen kaum vermeiden lässt und eine Sanktionierung wegen «Befahren der Sicherheitslinie» in diesen Situationen keinesfalls angemessen sein kann!). Die Neuerung dürfte damit einem berechtigten Bedarf entsprechen und zugleich den Fehleinsatz von Sicherheitslinien verhindern.

Halte- und Wartelinien für Fahrräder, welche bisher gelb sein konnten, *müssen* neu diese Farbe haben (vgl. Art. 75 Abs. 6 SSV und Art. 167 Abs. 6 E-StBV).

Art. 168: Rand- und Führungslinien, Sperrflächen

Die Regelung entspricht in Bezug auf die Randlinien und die Sperrflächen dem bisherige Recht (Art. 76 Abs. 1, 78, 90 Abs. 1 SSV). Die neu aufgenommene Bestimmung, wonach Sperrflächen unterbrochen werden können, war bisher auf Normebene geregelt¹². Die Bestimmung betreffend Führungslinien wird abstrahiert (Art. 76 Abs. 2 und 3 SSV). Die Situationen, in denen sie eingesetzt werden können, werden in der Behördenverordnung beschrieben (Art. 69a E-BSSV).

Art. 169: Parkfelder

Absatz 1 sieht neu vor, dass Parkfelder nicht nur in Ergänzung zu Signalen (Art. 79 Abs. 1 SSV), sondern auch unabhängig von Signalen markiert sein können. Werden Parkfelder ohne Signal verwendet, können sich bei schneebedeckter Strasse gewisse Sichtbarkeitsprobleme ergeben, die aber auch mit einem Signal nur zu einem Teil gelöst werden können.

Bereits bisher galt, dass Fahrzeuge nur innerhalb der Parkfelder parkiert werden dürfen, soweit solche markiert sind (Art. 79 Abs. 1ter SSV). Neu wird dieser Grundsatz hinsichtlich Zonen konkretisiert: Sind in einer Zone mit Signalen, die das Parkieren gestatten, Parkfelder markiert, so gilt das Parkverbot ausserhalb der Parkfelder für das gesamte von der Zone erfasste Gebiet.

In Absatz 2 wird die bestehende Regelung (Art. 79 Abs. 1ter) ergänzt und entsprechend dem neuen Grundsatz, dass markierte Parkfelder nicht zwingend gleichzeitig signalisiert sein müssen, vorgesehen, dass die berechtigten Fahrzeugarten auch bloss mit einem markierten Symbol angezeigt werden können.

Absätze 3 und 4 entsprechen inhaltlich unverändert dem bisherigen Recht (Art. 74 Abs. 1 bis, 2 SSV). Die Möglichkeit, anstelle einer Markierung einen besonderen, sich von der übrigen Fahrbahn deutlich unterscheidenden Belag zu verwenden, bleibt allerdings auf signalisierte Parkflächen beschränkt.

Neu wird in Absatz 5 ausdrücklich die Möglichkeit vorgesehen, bei Parkfeldern mit markierten Ziffern auf die Gebührenpflicht aufmerksam zu machen. Die Gebührenpflicht an sich muss aber nach wie vor mit einem Signal angezeigt sein.

Die gelben Parkfelder, welche für bestimmte Personenkreise bestimmt sind, werden neu in einem eigenen Absatz 6 geregelt (bisher: Art. 79 Abs. 1bis SSV). Parkfelder für bestimmte Berechtigte sollen künftig klarer von den Parkverbotsfeldern (vgl. in Art. 170 E-StBV) abgegrenzt sein und zwingend auf diese Art (d. h. ohne Diagonalkreuz) dargestellt werden.

¹² SN 649 850 a

Art. 170: Haltestellen des Linienverkehrs, markierte Park- und Halteverbote

Die Haltestellen werden in Absatz 1 dieses Artikels geregelt, weil sie für die übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einem Park- und Halteverbot gleich kommen. Neu wird die Regel, wonach einzig zum Ein- und Aussteigenlassen von Personen und nur, wenn dadurch die Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr nicht behindert werden, angehalten werden darf (bisher: Art. 79 Abs. 3 SSV), auf die Betriebszeiten des öffentlichen Linienverkehrs eingeschränkt. Ein weitergehender Bedarf besteht grundsätzlich nicht, und damit können die Haltestellen ausserhalb der Betriebszeiten etwa als Taxistandplätze verwendet werden.

Die Bedeutung der Parkverbotsfelder (Abs. 2) und der Halteverbotslinien (Abs. 3) entspricht dem bisherigen Recht (Art. 79 Abs. 4 und 6 SSV), wobei Parkfelder, die für bestimmte Fahrzeuge bestimmt sind, neu nicht mehr als Parkverbotsfelder, sondern als Parkfelder gemäss Artikel 169 Absatz 6 E-StBV markiert werden müssen.

Art. 171: Markierungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, Radwegquerung

Diese Bestimmung entspricht inhaltlich weitgehend dem bisherigen Recht (Art. 72a, 74 Abs. 9, 77 Abs. 1 und 3 SSV, sowie 41 Abs. 3 VRV).

Absatz 2 zu den Radwegquerungen wird in diese Bestimmung integriert, weil sich die vorangehenden Normen nicht zu Querungen äussern und in dieser Hinsicht eine Parallelität zu den Fussgängerstreifen vorhanden ist.

2. Abschnitt: Schranken, Leiteinrichtungen

Artikel 172: Schranken

Die Bedeutung von Schranken war bisher einzig in Bezug auf die Bahnübergänge beschrieben (Art. 93 Abs. 2 SSV) und wird jetzt in Absatz 1 verallgemeinert und auch auf Sperren bezogen.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen Recht (Art. 83 Abs. 2 SSV).

Artikel 173: Leiteinrichtungen

Absatz 1 hält die Funktion von Leiteinrichtungen fest und den Grundsatz, dass sie als schwarz-weiße Streifen appliziert werden (bisher Art. 82 Abs. 1 und 2 SSV). Wie sie anzubringen sind, wird in der E-BSSV konkretisiert (Art. 76 E-BSSV).

Absatz 2 misst den schwarz-weißen Leitpfeilen eine vom bisherigen Recht (Art. 82 Abs. 2 Bst. b SSV) leicht abweichende Bedeutung zu, die jener des Gefahrensignals «Kurven» entspricht (Art. 84 E-StBV).

Absatz 3 und Absatz 4 entsprechen dem bisherigen Recht (Art. 82 Abs. 3 und 4 SSV).

8. Kapitel: Zeichen und Weisungen der Polizei und weiterer dazu berechtigter Personen

Artikel 174: Verbindlichkeit der Zeichen und Weisungen

Dieser Artikel legt fest, wer verbindlich Zeichen und Weisungen geben darf und entspricht inhaltlich dem bisherigen Recht (Art. 67 Abs. 1 und 2 SSV). In Absatz 1 wird neu in allgemeiner Weise ausgedrückt, dass die verschiedenen Personengruppen, deren Zeichen verbindlich sind, gekennzeichnet sein müssen.

Artikel 175: Art und Bedeutung der Zeichen und Weisungen

Die Zeichenarten, die beachtet werden müssen, sind wie bisher nicht in einem abschliessenden Sinn beschrieben.

Die Absätze 1 bis 3 beziehen sich auf die Verkehrsregelung durch die Polizei und bleiben im Vergleich zu heute (Art. 66 Abs. 1 und 3 SSV) unverändert.

Absatz 4 hält fest, auf welche anderen Arten das Gebot zum Halten noch gegeben werden kann: Diese Möglichkeiten sind nicht mehr auf einzelne Berechtigte beschränkt (Art. 66 Abs. 4 und 5 SSV), sondern stehen neu grundsätzlich zur Verfügung, wobei vereinzelte Varianten der Zeichengebung (insbesondere Zeichen mit einer roten oder rot-weissen Flagge) vollständig gestrichen werden.

Absatz 5 regelt eine baustellenspezifische Verkehrsregelung (bisher: Art. 66 Abs. 5 Bst. v SSV) und hält fest, dass neu auch diese Drehkelle - genauso wie alle andern in Artikel 175 E-StBV genannten - retroreflektieren muss. Eine diesbezügliche Differenzierung erscheint nicht sachgerecht.

Artikel 176: Bewilligung der Verkehrsregelung

Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen Recht (Art. 67 Abs. 3). Im Rahmen der Bewilligungserteilung besteht für die Polizei die Möglichkeit, die Art der zu verwendenden Zeichen festzulegen und einzuschränken.

4. Titel: Besondere Fahrten

Dieser Titel regelt Fahrten, welche den allgemeinen Verkehrsregeln nicht entsprechen, aber unter gewissen Umständen trotzdem absolviert werden dürfen.

1. Kapitel: Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge

Dieses Kapitel wird im Vergleich zu heute neu strukturiert und formal weitgehend verändert. Die materiellen Anforderungen an Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte bleiben im Wesentlichen unverändert. Modalitäten, welche die Bewilligungserteilung betreffen (Einzel-, Dauerbewilligung, Eintrag im Fahrzeugausweis, Zustellung von Bewilligungskopien etc.), sollen nicht mehr auf Verordnungsebene, sondern in Weisungen festgelegt werden.

Artikel 177: Allgemeines

Dieser Artikel enthält die allgemeinen Anforderungen an Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge, insbesondere auch die Anforderungen an das Verhalten im Verkehr und die speziellen Schutzvorkehrungen.

Absatz 1 hält wie bisher in Artikel 78 Absatz 1 VRV fest, dass Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge auf öffentlichen Strassen nur mit einer Bewilligung verkehren dürfen. Alle weiteren Regelungen des bisherigen Artikels 78 VRV sollen, soweit erforderlich, in Weisungen erlassen werden.

Absatz 2 übernimmt die Regelung des bisherigen Artikels 85 Absatz 1 VRV (dessen Absatz 3 bildet Artikel 49 E-StBV).

Absatz 3 enthält jenen Teil des heutigen Artikels 84 VRV, der die Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer direkt betrifft (nämlich Absatz 2).

Artikel 178: Ausnahmetransporte

Absatz 1 regelt, was grundsätzlich als Ausnahmetransport bewilligt werden kann und basiert auf dem heutigen Recht (Art. 80 Abs. 1 Bst. b. VRV). Im Sinne einer Verdeutlichung wird ergänzt, dass eine Bewilligung nur dann zulässig ist, wenn sie nicht aufgrund einer ungeeigneten Anbringung der Ladung erforderlich wird. Neu wird zudem vorgeschlagen, dass Aus-

nahmebewilligungen auch für die Beförderung von Kranzubehör zum oder vom Einsatzort des Krans zulässig sein sollen, sofern damit ein zweiter Transport vermieden werden kann.

Absatz 2 definiert den Begriff der unteilbaren Ladung. Diese neue Regelung erfolgt, weil dieser Begriff zentral ist für die Ausnahmetransporte und der entsprechende Interpretationsspielraum eingeschränkt wird.

Absatz 3 verlangt neu, dass der Fahrzeugführer den Nachweis der Unteilbarkeit der Ladung jederzeit zu erbringen hat. Diese Bestimmung soll gewisse Erleichterungen für Kontrollen bewirken.

Artikel 179: Ausnahmefahrzeuge

Absatz 1 entspricht dem bisherigen Recht (Art. 80 Abs. 1 Bst. a VRV).

Absatz 2 enthält jenen Teil von Artikel 82 Absatz 2 VRV, der weiterhin unter dem Kapitel «Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge» geregelt sein soll.

Artikel 180: Bewilligungen

In diesen Bestimmungen werden die Zuständigkeiten der verschiedenen Gemeinwesen im Zusammenhang mit der Erteilung von Bewilligungen für Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge geregelt.

Absätze 1 und 2 entsprechen bisherigem Recht (Art. 79 Abs. 1, 4 und 5 VRV).

Absatz 3 orientiert sich am bisherigen Recht (Art. 79 Abs. 2 VRV), erweitert aber die Fälle, in denen die Zustimmung der weiteren betroffenen Kantone bzw. des ASTRA nicht eingeholt werden muss: Neu soll dies auch gelten, wenn der Ladungsüberhang nach hinten 8,0 m und nach vorne 5,0 m nicht übersteigt. Zudem wird neu festgelegt, dass die Behörden gemäss Absatz 1 unabhängig davon, ob es sich um Import-, Export-, Transit- oder Binnenfahrten handelt, Bewilligungen für die ganze Schweiz erteilen können.

Absatz 4 hält die heute bereits bestehende Pflicht der Kantone bzw. des ASTRA fest, die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Durchgangsstrassen zu ermitteln (bisher: Art. 110 Abs. 4 SSV). Da diese Pflicht in einem direkten Zusammenhang mit der Erteilung von Bewilligungen für Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge steht, wird sie neu in diesem Kapitel geregelt.

2. Kapitel: Sonntags- und Nachtfahrverbot

Die Artikel 181 bis 183 übernehmen bisheriges Recht in seiner kürzlich revidierten Form (Art. 91 bis 93 VRV). Inhaltlich erfolgen keine Änderungen, vereinzelt wurde auf Bestimmungen verzichtet, jedoch ohne dass dies materielle Änderungen zur Folge hätte.

3. Kapitel: Besondere bewilligungspflichtige Fahrten

Dieses Kapitel enthält die weiteren Fahrten oder Fahrzeuge, die nach allgemeinen Verkehrsregeln nicht verkehren dürften.

Artikel 184: Linienverkehr

Diese Bestimmung übernimmt bisheriges Recht (Art. 76 VRV).

Artikel 185: Schlittenanhänger und fahrbare Transportbehälter

Absatz 1 übernimmt bisheriges Recht (Art. 77 Abs. 3 VRV). Absatz 2 lehnt sich in abstrakter Form an das bisherige Recht an (Art. 77 Abs. 4 und 82 Abs. 2 VRV). Abgedeckt ist auch die Regelung über kleine fahrbare Behälter, die bisher unter dem Kapitel Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge enthalten war (Art. 82 Abs. 2 VRV). Bei diesen handelt es sich nicht um Ausnahmefahrzeuge (vgl. Art. 25 VTS). Es handelt sich um Behälter, welche nicht

Strassenfahrzeuge darstellen und aus diesem Grund eine Bewilligung für die Verwendung auf öffentlichen Strassen benötigen.

4. Kapitel: Sportliche Veranstaltungen

Dieses Kapitel entspricht dem bisherigen Recht, wobei neu auf das Verbot für Stock-Car-Rennen und Ballonverfolgungsfahrten verzichtet wird. Auch diese Veranstaltungen sollen bei Erfüllung der Anforderungen gemäss Artikel 187 bewilligt werden können.

5. Titel: Straf- und Schlussbestimmungen

Artikel 188: Strafbestimmung

Aufgrund der Änderungen in der Systematik wird die heutige VRV-Strafnorm (Art. 96 VRV) mit gewissen SSV-Straftatbeständen (Art. 114 Abs. 1 Bst. b und c SSV) ergänzt. Bezüglich Artikel 114 Absatz 1 Buchstabe b SSV erfolgt eine Änderung: Der neue Artikel 188 Buchstabe c E-StBV erfasst neu ausdrücklich sämtliche Personen, welche den Verkehr regeln, ohne nach den Artikeln 174-176 E-StBV dazu berechtigt zu sein, nicht nur jene, denen eine formale Bewilligung fehlt.

Artikel 189: Weisungen, Ausnahmen

Die bisherige Bestimmung wird übernommen (Art. 97 Abs. 1 VRV), wobei neu in Angleichung an andere Verordnungen des Strassenverkehrsrechts die Zuständigkeit für Weisungen in genereller Weise von UVEK auf das ASTRA verschoben wird.