



Erläuterungen zur E-BSSV

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.

Noch weniger als die neue E-StBV ohne Bezug des SVG¹ verständlich ist, kann bei der neuen E-BSSV auf das Mitlesen des E-StBV verzichtet werden. Die Bedeutung der Signale und Markierungen für die Verkehrsteilnehmenden ist in der E-StBV beschrieben, die E-BSSV basiert auf den dort beschriebenen Signalen und enthält die für die Verkehrsteilnehmenden nicht relevanten Aspekte der Signalisation. Sie wendet sich primär an die Vollzugsbehörden.

1. Kapitel: Gegenstand und Begriffe

Artikel 1: Gegenstand

Der Gegenstand wird aufgrund der Aufsplittung der bisherigen SSV neu umschrieben.

Buchstabe a stellt den Bezug zur Strassenbenützungsverordnung her. In der E-BSSV werden im Wesentlichen die Voraussetzung der Verwendung (für welche Situationen steht ein Signal zur Verfügung und für welche nicht), die Anordnung (verfahrensmässige Aspekte, wann muss verfügt werden) und das Anbringen (an welcher Stelle kann ein Signal aufgestellt werden) der Signale und Markierungen geregelt.

Buchstabe b nennt im Gegensatz zu heute die Strassenreklamen ausdrücklich als Regelungsgegenstand. Zwar bestehen zwischen Strassenreklamen und einzelnen Signalen (z. B. Betriebswegweiser, touristische Signalisation) gewisse Überschneidungsflächen, doch handelt es sich grundsätzlich um zwei ganz verschiedene Gegenstände mit eigenen Regeln.

Artikel 2: Begriffe

Auch hinsichtlich der Begriffsbestimmungen basiert die neue E-BSSV auf der E-StBV und verzichtet darauf, diese zu wiederholen. In diesem Artikel sind nur die Begriffe definiert, die spezifisch in dieser Verordnung verwendet werden.

Absatz 1 beschreibt den Begriff der Signalisation in Anlehnung an Artikel 1 als Tätigkeit und grenzt ihn dabei ab von der umgangssprachlichen Verwendung, in der darunter auch das Ergebnis dieser Tätigkeit verstanden wird.

Absatz 2 übernimmt einen bereits bisher definierten Begriff (Art. 1 Abs. 2 Bst. c SSV²), umschreibt ihn aber leicht anders, da vor einigen Jahren die Zuständigkeit für die Signalisation

¹ SR 741.01; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_01.html

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

auf Nationalstrassen von den Kantonen auf das ASTRA übertragen wurde und daher hier nicht mehr ausschliesslich auf die Zuständigkeit nach kantonalem Recht Bezug genommen werden kann.

2. Kapitel: Allgemeine Anforderungen an die Strassensignalisation

Es handelt sich um ein Kapitel, das bisher an einer der hintersten Stellen der SSV geregelt wurde (14. Kapitel SSV) und neu den Vorschriften für die einzelnen Signale und Markierungen vorangestellt wird, da es sich dabei um grundsätzliche Bestimmungen handelt.

Artikel 3: Grundsätze

Absatz 1 legt in Anlehnung an das bisherige Recht (Art. 101 Abs. 3 SSV) in einem allgemeinen Sinn fest, wann Signale und Markierungen angeordnet werden müssen und wann nicht. Neu wird dabei ausdrücklich die Notwendigkeit «aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse» hervorgehoben. Die strikte Beachtung dieser Vorschrift ist von zentraler Bedeutung für die Vermeidung eines Schilderwalds.

Absatz 2 legt fest, dass die allgemeinen Verkehrsregeln nicht stärker als zur Zweckerreichung erforderlich eingeschränkt werden dürfen (bisher in Art. 107 Abs. 5 SSV).

Absatz 3 entspricht in einer komprimierten Form dem bisherigen Recht (Art. 101 Abs. 2 und 104 Abs. 1 SSV).

Absatz 4 übernimmt bisheriges Recht inhaltlich unverändert (Art. 107 Abs. 2bis SSV).

Absatz 5 ersetzt die heutige Bestimmung (Art. 101 Abs. 1 SSV) und präzisiert das Gesetz (Art. 5 Abs. 3 SVG) in dem Sinne, dass nicht nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden dürfen, sondern auch weitere, soweit auf Bundesebene vorgesehen (z. B. die ausschliesslich in departementalen Weisungen geregelten besonderen Markierungen).

Absatz 6 übernimmt bisheriges Recht (93 Abs. 1 SSV), wobei mit einer leichten Umformulierung verdeutlicht wird, dass ausschliesslich die Signale *direkt* am Bahnübergang selbst gemeint sind.

Artikel 4: Überprüfung und Unterhalt von Signalen und Markierungen

Absatz 1 hält neu ausdrücklich die grundsätzliche Pflicht fest, die Signale und Markierungen periodisch zu überprüfen. Auf die Festlegung einer Frist für diese Periodizität wird bewusst verzichtet. Diese Pflicht setzt keine geänderten Verhältnisse voraus (bisher 107 Abs. 5 SSV), diese sind aber stets Anlass für eine Überprüfung. Der Grundsatz, dass unnötige Signale zu entfernen sind (Art. 105 Abs. 2 SSV), wird dahingehend präzisiert, dass dies so rasch als möglich zu geschehen habe. Dabei wird zugleich der bisher bei einzelnen Signalen enthaltene Hinweis, dass saisonal bedingte Signale zu entfernen sind, sobald sie nicht mehr nötig sind (z. B. Art. 5 Abs. 2, 19 Abs. 4, 29 Abs. 2 SSV), verallgemeinert und hier als genereller Grundsatz angefügt.

Absatz 2 entspricht bisherigem Recht (Art. 105 Abs. 2 SSV).

Artikel 5: Allgemeine Aufstellungsvorschriften

Absatz 1 enthält einen für die Beachtung der Signale und Markierungen zentralen Grundsatz und entspricht dem bisherigen Recht (Art. 101 Abs. 3 SSV, Satz 2), wird aber neu als eigener Absatz ausgestaltet.

Absatz 2 modifiziert das bisherige Recht (Art. 101 Abs. 6 SSV). Einerseits werden von dieser Bestimmung neu auch Wegweiser und Lichtsignale erfasst, wobei jeweils zwei Wegweiser als ein Signal gelten. Andererseits wird klargestellt, dass auch auf Tafeln jedes einzelne Signal und jede einzelne ergänzende Angabe separat zu zählen sind. Da die heutige Vorschrift häufig missachtet worden ist und die Anforderung an die Zählung der Signale verschärft wird,

muss jedoch gleichzeitig die Anzahl der maximal zulässigen Signale pro Pfosten erhöht werden.

Neu wird darauf verzichtet, die Reihenfolge der verschiedenen Signalarten festzulegen. Festgehalten wird in Absatz 3 nur noch, dass die Erkennbarkeit der Vorschrifts- und Gefahrensignale optimal gewährleistet sein muss, dies erscheint als der wichtigere und vom bisherigen Recht nur ungenügend berücksichtigte Aspekt.

Absatz 4 ist eine Folgeänderung zur Aufnahme der Wegweiser in Absatz 2: Bei Pfosten, an denen ausschliesslich Wegweiser angebracht sind, erscheint die Restriktion in Absatz 2 bezüglich der Wegweiser für den Langsamverkehr zu weitgehend. Sie ist für jene Wegweiser einerseits nicht praktikabel und andererseits bei reinen Wegweiserpfosten auch nicht notwendig: Die Beschränkung der Anzahl Signale hat massgeblich mit der Grenze der Wahrnehmung bei grossen Informationsmengen zu tun. Langsamverkehrswegweiser unterscheiden sich massgeblich von den übrigen Wegweisern und dürften somit die Aufmerksamkeit des allgemeinen Fahrverkehrs kaum beanspruchen. Soweit ausschliesslich der Langsamverkehr - insbesondere Wanderer - angesprochen sind, dürfte die Grenze der Wahrnehmung überdies aufgrund von dessen tieferem Tempo anders zu ziehen sein. Vor diesem Hintergrund erscheint der vorgeschlagene Verzicht auf die Festlegung einer Höchstzahl von Wegweisern gerechtfertigt. Die Lockerung gilt jedoch nur für reine Wegweiserpfosten - an Pfosten an denen andere Signale, wie z. B. Vorschriftssignale, angebracht sind, bleibt die Restriktion von Absatz 2 aus Verkehrssicherheitsgründen bestehen.

Absatz 5 soll die Aushöhlung der Regeln gemäss Absatz 2 verhindern und wird aus dem bisherigen Recht übernommen (Art. 101 Abs. 5 SSV).

Artikel 6: Darstellung der Signale

Absatz 1 wird aus dem bisherigen Recht übernommen (Art. 101 Abs. 7 SSV), wobei die Verwendung von weissen Tafeln ausgeweitet wird auf jene Fälle, in denen Wechselsignalanlagen eingesetzt werden (Bst. b).

Absatz 2 regelt neu die Verwendung von schwarzen Tafeln bei Signalen in lichttechnischer Ausführung, welche in der heutigen SSV nur ganz vereinzelt angesprochen werden (vgl. Art. 3 Abs. 1, 16 Abs. 1 und 63 Abs. 1 SSV).

Absatz 3 verallgemeinert die bisher bei einzelnen Signalen (z. B. Art. 15 Abs. 1, 16 Abs. 1 SSV) vorgesehene Möglichkeit, Signale kurzfristig auf weissen dreieckigen Faltsignalen darzustellen.

Absatz 4 entspricht dem bisherigen Recht (Art. 102 Abs. 4 SSV), wobei neben den Wegweisern für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte neu auch die Betriebswegweiser, die touristischen Signale und die Wegweiser zur Anzeige des Wanderwegnetzes nicht mehr retroreflektierend oder nachts beleuchtet sein müssen.

Absatz 5 generalisiert die bisher bei einzelnen Signalen (Art. 8 Abs. 3, 47 Abs. 2 SSV) vorgesehene Möglichkeit, Signale seitenverkehrt darzustellen.

Auf die Festlegung der Signalgrössen (bisher: Art. 102 Abs. 1 und 2 SSV) in der bundesrätlichen Verordnung wird neu verzichtet. Aufgrund des technischen Regelungsgehalts, der erforderlichen Differenzierung und dem dazu erforderlichen Expertenwissen scheint es angemessener, diese Vorgaben auf untergeordneter Stufe festzulegen.

Artikel 7: Standort für Signale

Absätze 1, 3 und 4 übernehmen gewisse Inhalte aus dem bisherigen Recht (Art. 103 Abs. 1, 2 und 4 SSV).

Neu wird mit Blick auf die Bekämpfung des Schilderwalds in Absatz 2 aber festgelegt, dass mehrfaches Anbringen eines Signals an einem bestimmten Standort nicht einem Standardfall entsprechen, sondern nur dann erfolgen soll, wenn dadurch die Erkennbarkeit des Signals verbessert wird, das heisst, wenn diese mit einem einzelnen Signal, das am optimalen Standort aufgestellt ist, ungenügend ist.

In Absatz 5 wird zudem neu die Möglichkeit verankert, Signale auch an fahrenden Fahrzeugen anzubringen, wobei die Möglichkeit von Beginn weg auf jene Situationen beschränkt wird, in denen ein berechtigter Bedarf ersichtlich ist: In Betracht fallen hier einzig die Signale «Hindernis umfahren» (C.12 & C.13) (primär bei Bau- und Unterhaltsfahrzeugen auf Autobahnen). Die Verwendung der Signale muss auch hier grundsätzlich von der zuständigen Behörde bewilligt sein.

Auf die Festlegung von Höhen und Abständen (bisher: Art. 103 Abs. 3 und 4 SSV) in der bundesrätlichen Verordnung wird neu verzichtet. Aufgrund des technischen Regelungsgehalts und des erforderlichen Expertenwissens scheint es auch hier angemessener, diese Vorgaben auf untergeordneter Stufe festzulegen.

Artikel 8: Schrift und Symbole

Die Vorgabe, wonach auf Signalen eine bestimmte Schrift zu verwenden ist, war bisher einzig in Normen³ enthalten und wird neu in der Verordnung verankert. Gleichzeitig wird klargestellt, dass sich diese Vorgabe nicht auf die Signalisation touristisch bedeutsamer Ziele erstreckt.

Absatz 2 legt die Farbe der Schrift fest, die von der Farbe des Hintergrunds abhängig ist. Damit kann auf eine Vielzahl von einzelnen, sich wiederholenden Aussagen bei den verschiedenen Signalen (insbesondere bei den Wegweisern) verzichtet werden.

3. Kapitel: Gefahrensignale

Artikel 9: Aufstellungsvorschriften für Gefahrensignale

Absatz 1 verschärft die bisherige Vorschrift (Art. 3 Abs. 2 SSV) in dem Sinn, dass Gefahrensignale nicht bereits dann aufgestellt werden können, wenn die Möglichkeit besteht, dass eine ortsunkundige Führerin oder ein ortsunkundiger Führer die Gefahr nicht oder nur zu spät erkennen kann, sondern nur dann, wenn dies aufmerksamen Strassenbenützenden passieren kann. Diese haben ihre Aufmerksamkeit stets dem Verkehr zuzuwenden (Art. 4 Abs. 1 E-StBV).

Absatz 2 hält als neuen Grundsatz fest, dass auf Gefahren, die sich aus noch nicht behobenen Mängeln am Strassenbelag ergeben mit einem Signal aufmerksam gemacht werden darf, dass dies allerdings nur eine temporäre Lösung sein soll. Grundsätzlich ist es Sache der Strasseneigentümerin oder des Strasseneigentümers, solche Schäden zu verhindern. Aufgrund der Finanzknappheit ist es aber nicht immer möglich, dies rechtzeitig zu tun, zudem können Belagsschäden auch unabhängig vom Unterhalt auftreten. Daher soll vorübergehend behelfsmässig ein Gefahrensignal verwendet werden können.

Absatz 3 entspricht dem bisherigen Recht, wobei allerdings die Pflicht, bei Nichteinhaltung dieser Distanzvorgaben zusätzlich eine Distanztafel anzubringen, hier nicht mehr erwähnt wird. Neu ist bei den signalergänzenden Angaben in genereller Weise und mit Geltung für alle Signale festgehalten, dass eine Distanztafel zu verwenden ist, wenn die örtlichen Aufstellungsvorschriften nicht eingehalten werden können (Art. 56 Abs. 1 E-BSSV). Dieser Aspekt ist daher bereits abgedeckt und ist hier verzichtbar.

Absatz 4 lehnt sich an das bisherige Recht an (Art. 3 Abs. 4 SSV), hält aber fest, dass ein Gefahrensignal nur dann wiederholt werden soll, wenn die Angabe der Streckenlänge nicht ausreichend ist.

³ SN 640 830c

Artikel 10: Kurven

Neu wird festgehalten, dass Kurvensignale ausserorts nur dann verwendet werden sollen, wenn nicht Leitzpfeile verwendet werden können, während sie innerorts weiterhin nur ausnahmsweise einzusetzen sind (Art. 4 Abs. 4 SSV).

Artikel 11: Schleudergefahr, Steinschlag

Der Einsatzbereich dieser beiden Signale soll eingeschränkt werden.

Die Verwendung des Signals «Schleudergefahr» wird auf jene Fälle beschränkt, die als angemessen betrachtet werden können, nämlich wenn die Verkehrsfläche vorübergehend wegen eines Unfalls oder dergleichen besonders glatt ist oder wenn saisonal an bestimmten Stellen eine erhöhte Gefahr von Eis oder Schneeglätte besteht. Zudem kann es entsprechend der neu geschaffenen allgemeinen Regel in Artikel 9 Absatz 2 E-BSSV bei Mängeln am Strassenbelag vorübergehend verwendet werden.

Absatz 2 beschränkt die Verwendung des Signals «Steinschlag». Grundsätzlich besteht eine Pflicht der Strasseneigentümerin oder des Strasseneigentümers, gefährliche Stellen zu sichern, insbesondere an unerwarteten Orten. Die Verkehrsteilnehmenden haben ihrerseits die Pflicht, jederzeit auf Sichtdistanz anhalten zu können und zudem sind Stellen, an denen Steinschlag nicht ausgeschlossen ist, für die Verkehrsteilnehmenden in der Regel gut zu erkennen. Vor diesem Hintergrund rechtfertigt sich die Verwendung des Signals kaum. Hingegen wurde festgestellt, dass vor allem an Aussichtsstellen das Verhalten der Strassenbenützenden mit diesem Signal stärker beeinflusst werden kann als mit einem Park- oder Halteverbot; zudem steht auf Wanderwegen kein entsprechendes Verbot zur Verfügung. Daher wird das Zeichen nicht aufgehoben, aber eingeschränkt auf Stellen, an denen in erhöhtem Mass mit dem Verweilen von Strassenbenutzerinnen und -benützern zu rechnen ist.

Artikel 12: Kinder

& Artikel 13: Tiere

& Artikel 14: Gegenverkehr, Stau

Die Verwendungsregeln bleiben gegenüber dem bisherigen Recht unverändert (Art. 11 Abs. 2, 12 Abs. 2, 13 Abs. 2 und 14 Abs. 4 SSV), bis auf eine kleinere Modifikation bezüglich dem Signal «Gegenverkehr», wonach dieses auf Autobahnen, wenn ein Fahrstreifen für den Gegenverkehr reserviert ist, nur angebracht werden darf, wenn eine feste Trennung der Fahrtrichtungen fehlt.

Artikel 15: Lichtsignale, Verzweigung

Gemäss Absatz 1 soll das Gefahrensignal «Lichtsignale» innerorts nur noch ausnahmsweise eingesetzt werden, ausserorts wird die Verwendungspflicht aufgehoben, das heisst im Ausserortsbereich sollen künftig die allgemeinen Aufstellungsvorschriften für Gefahrensignale massgeblich sein.

Absatz 2 entspricht Artikel 40 Absatz 2 SSV, der jedoch, aufgrund systematischer Änderungen eine Modifikation erfährt: Bislang war das Signal «Verzweigung mit Strasse ohne Vortritt» ein Vortrittssignal, welches nach dem Wortlaut von Artikel 39 SSV auf Nebenstrassen grundsätzlich vor jeder Verzweigung mit einer Strasse ohne Vortritt anzubringen war. Neu wird die Kategorie der Vortrittssignale aufgehoben. Das Signal «Verzweigung mit Strasse ohne Vortritt» wird zum Gefahrensignal und unterliegt dementsprechend den allgemeinen Aufstellungsvorschriften für Gefahrensignale, wodurch es nicht mehr an *jeder* solchen Verzweigung anzubringen ist. Damit muss der Ansatzpunkt in Artikel 15 Absatz 2 Bst. b E-BSSV geändert werden. Es ist neu direkt an den tatsächlichen Vortrittsverhältnissen anzuknüpfen und nicht mehr am Signal, da dieses je nach Situation fehlen kann.

Artikel 16: Strassenbahn, Schranken, Bahnübergang ohne Schranken

& Artikel 17: Andere Gefahren

Diese Bestimmungen entsprechen inhaltlich dem bisherigen Recht (92 Abs. 1 Bst. b^{bis} und Abs. 2 SSV sowie Art. 15 Abs. 1 SSV). Das bisherige eigenständige Kapitel für Bahnübergänge (Art. 92 & 93 SSV) ist in dieser Form nicht notwendig, es wird daher aufgelöst und seine Inhalte werden direkt zu den jeweiligen Signalen verschoben.

4. Kapitel: Vorschriftssignale

1. Abschnitt: Allgemeines

Artikel 18: Aufstellungsvorschriften für Vorschriftssignale

Absatz 1 enthält eine Vorschrift aus dem bisherigen Recht (Art. 16 Abs. 4 SSV), die analog Artikel 9 Absatz 4 E-BSSV umformuliert wird.

Absatz 2 lehnt sich an das bisherige Recht an (Art. 17 Abs. 1 SSV), schiebt aber den Aspekt in den Vordergrund, dass jede Ausnahme von signalisierten Vorschriften immer anzuzeigen ist, selbst wenn die Ausnahme nur mit einer Bewilligung beansprucht werden kann. Selbstverständlich zielt diese Regel nicht auf sporadisch notwendige vereinzelte Bewilligungen (z. B. für besondere Anlässe). Solche einzelnen, nicht dauerhaften Bewilligungen sind und bleiben grundsätzlich bei jeder Verkehrsanordnung möglich, auch ohne dass dies signalisiert sein muss. Die Regel in Absatz 2 zielt hingegen auf jene Ausnahmen, deren regelmässige Notwendigkeit schon beim Erlass der Anordnung vorhersehbar ist und einbezogen wird. Eine solche «dauernde» Ausnahme ist quasi ein Teil der Verkehrsanordnung selbst und soll dementsprechend auch einen fixen Bestandteil der Signalisation bilden (z. B. blaue Zone mit Ausnahme für Anwohnerinnen und Anwohner mit einer Parkkarte).

Absatz 3 übernimmt eine Vorschrift, die bisher bloss für die Verhaltenssignale formuliert war (Art. 44 Abs. 3 SSV), bezieht sie neu auf alle Signale mit Vorschriftscharakter (zu denen die Verhaltenssignale neu zugeordnet werden sollen) und konkretisiert die bisher leicht offener festgelegten Distanzen.

Absatz 4 legt fest, dass das Signal «Abstellplatz für Pannenfahrzeuge» immer vorzusignalisieren ist (bisher: Art. 47 Abs. 5 SSV), die anderen Signale (nur) dann, wenn dies nötig ist (bisher: Art. 44 Abs. 3 SSV, allerdings nur implizit und nur für Verhaltenshinweise, während dies neu für alle Vorschriftssignale verallgemeinert wird). Die Bestimmung ist abschliessend. Das Signal «Tunnel» wurde bewusst nicht mehr als ein zwingend vorzusignalisierendes Signal aufgenommen, da durchaus Fälle denkbar sind, in welchen eine Vorsignalisation nicht angemessen ist. Zur Terminologie ist anzumerken, dass in den neuen Verordnungen der Begriff der «Vorsignalisation» konsequent nur noch verwendet wird, wenn als Hinweis auf ein nachfolgendes Signal, das *gleiche* Signal mit beigefügter Distanztafel, im Voraus ein weiteres Mal aufgestellt wird. In allen andern Fällen, das heisst überall dort, wo die Ankündigung eines Signals nicht zwingend auf diese Weise erfolgen muss, wird von «Ankündigung» oder «Vorankündigung» gesprochen (vgl. sogleich zu Abs. 5).

Absatz 5 beschreibt dann jene Situationen, in denen die Notwendigkeit einer Vorankündigung immer gegeben ist, wobei diese Vorankündigung mit Vorsignalen, aber auch auf andere Art (z. B. Vorwegweiser mit Anzeige von Beschränkungen) erfolgen kann (bisher: Art. 16 Abs. 3, 58 Abs. 1 SSV). Neu wird hier das Signal Schneeketten aufgenommen als eines jener Signale, die immer bei der letzten Umfahrungsmöglichkeit anzukündigen sind, wobei sich die praktische Relevanz dieser Änderung auf jene Fälle beschränkt, in welchen das Signal nicht Teil des Signals «Strassenzustand» ist, da dieses ohnehin stets in Kombination mit dem Signal «Vororientierung über den Strassenzustand» einzusetzen ist.

Artikel 19: Zonensignalisation

Absätze 1 bis 4 entsprechen dem bisherigen Recht (Art. 2a Abs. 2, 4 bis 6 SSV).

Absatz 5 legt neu fest, dass auf einer Zonentafel alle Anordnungen einer allenfalls vorangehenden Zonentafel erneut dargestellt, modifiziert oder aufgehoben werden müssen (vgl. Groberläuterung Bst. E, 4. Kapitel, Ziff. 4.5 «Zonensignalisation»).

Artikel 20: Ende-Signale

Die Ende-Signale sollen systematischer als bisher (Art. 16 Abs. 2, 32, versch. Einzelbestimmungen SSV) und generell geregelt werden. Die Bedeutung der Ende-Signale ergibt sich aus der E-StBV (Art. 99), ebenso ist dort festgehalten, welche Signale immer mit dem entsprechenden Ende-Signal aufgehoben werden müssen (Art. 100 Abs. 2).

Der vorliegende Artikel legt demgegenüber einzig fest, für welche Signale ein Ende-Signal verwendet werden kann.

2. Abschnitt: Verbotssignale

Artikel 21: Allgemeine Fahrverbote

Die Absätze 1 und 2 entsprechen weitgehend bisherigem Recht (Art. 18 Abs. 2 und 5 SSV), wobei die Möglichkeit, beim Signal «Einfahrt verboten» Gegenverkehr zuzulassen, mit Ausnahme des Rad- und Motorfahrradverkehrs beschränkt wird und Gegenverkehr grundsätzlich nur noch zugelassen werden soll, wenn er untergeordnet ist.

Absatz 3 legt neu fest, dass das Signal «Einfahrt verboten» zwecks Verhinderung von Geisterfahrten bei jeder Autobahnausfahrt sowie bei Zufahrten zu Nebenanlagen auf jeder Strassenseite in doppelter Ausführung entgegen der Fahrtrichtung angebracht werden muss (vgl. Groberläuterungen Bst. F, 1. Kapitel «Forschung und Praxis»).

Artikel 22: Teilfahrverbote

Da in der Vergangenheit diesbezüglich gewisse Unklarheiten herrschten, wird in Absatz 1 neu ausdrücklich festgehalten, dass die Signale «Verbot für Fahrzeuge mit gefährlicher Ladung» und «Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung» nur auf den in der Verordnung über die gefährlichen Güter auf der Strasse aufgezählten Strecken verwendet werden dürfen.

Absatz 2 entspricht bisherigem Recht (Art. 19 Abs. 2 SSV).

Artikel 23: Höhe der Fahrzeuge

& Artikel 24: Allgemeine Höchstgeschwindigkeit

Diese Bestimmungen entsprechen bisherigem Recht (Art. 21 Abs. 2, 22 Abs. 3 und 5 SSV). Nach einer Übergangsphase wird dem Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» jedoch - aufgrund der neuen Bedeutung der Ortschaftstafel - eine neue Funktion und damit auch ein neuer Einsatzbereich zukommen. Es wird nur noch einzusetzen sein, um im Anschluss an eine abweichende Höchstgeschwindigkeit im Innerortsbereich den (erneuten) Beginn der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit anzuzeigen. (vgl. dazu Schlussbestimmungen und Groberläuterungen Bst. E, 4. Kapitel, Ziff. 4.4 «Neue Bedeutung der Ortschaftstafel»).

Artikel 25: Abweichung von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten

Dieser Artikel übernimmt bisheriges Recht (Art. 108 SSV). Während diese Regelung bisher unter dem Kapitel «Verkehrsankordnungen und Verkehrsbeschränkungen» enthalten war, wird sie neu ins Kapitel «Vorschriftssignale» verschoben, weil sie primär die materiellen Voraussetzungen beschreibt, die für eine Geschwindigkeitsherabsetzung erfüllt sein müssen.

Aus praktischen Gründen bleiben in der Folge auch die verfahrensmässigen Voraussetzungen (Erfordernis eines Gutachtens) weiterhin in dieser Bestimmung.

Umformuliert wird der bisherige Artikel 108 Absatz 2 Bst. d SSV (Art. 25 Abs. 2 Bst. d E-BSSV), wonach die Höchstgeschwindigkeiten dann herabgesetzt werden können, wenn dadurch eine *deutliche* Verminderung der Umweltbelastung erreicht werden kann. Diese Änderung bringt aber keine materielle Neuerung sondern stellt lediglich eine Ausformulierung und Verdeutlichung dessen dar, was bisher bereits mit dem (im neuen Verordnungsentwurf gestrichenen) Folgesatz «Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren» ausgedrückt war.

Eine Änderung erfolgt bezüglich der Abstufungen bei der Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen (Art. 108 Abs. 5 Bst. a SSV resp. Art. 25 Abs. 5 Bst. a E-BSSV): während bisher Abstufungen von je 10 km/h vorgeschrieben waren, sind neu zusätzlich in Anpassung an die Praxis auch Abstufungen von je 20 km/h vorgesehen.

Artikel 26: Abbiegen verboten

& Artikel 27: Polizei

Diese Bestimmungen entsprechen bisherigem Recht (Art. 25 Abs. 2, 31 Abs. 2 SSV).

3. Abschnitt: Gebotssignale

Artikel 28: Stop, Kein Vortritt

Die Regel von Absatz 1, dass die Signale ganz kurz vor der Verzweigung anzubringen sind und um nicht mehr als 10 m zurückversetzt sein dürfen, gewinnt an Bedeutung, da vortrittsberechtigte Nebenstrassen nicht mehr bei jeder Verzweigung signalisiert werden müssen und die Führerinnen und Führer auf dieser Strasse ihre Vortrittsberechtigung anhand der Signale «Stop» und «Kein Vortritt» (sowie der entsprechenden Markierungen) auf den einmündenden Strassen erkennen können. Der Passus des bisherigen Rechts «mehrere Fahrstreifen in der gleichen Richtung» (Art. 36 Abs. 4 SSV) ist unpräzis, weil die Bestimmung auch Anwendung findet, wenn die Fahrstreifen in unterschiedliche Richtung gehen. Man müsste den Passus also ändern in «mehrere Fahrstreifen aus der gleichen Richtung», was aber als offensichtlich und damit als überflüssig erscheint.

Absatz 3 verankert neu den Grundsatz, dass ausserorts bei Verzweigungen der untergeordneten Strasse der Vortritt entzogen werden soll. Ausgenommen bleiben Verzweigungen unbedeutender Nebenstrassen. Damit wird abweichend vom bisherigen Recht (Art. 109 Abs. 4 SSV), aber entsprechend der heutigen Praxis, die Abweichung vom Rechtsvortritt ausserorts zum Regelfall.

Die in Absatz 4 neu festgelegte Anforderung soll Situationen mit unklaren Vortrittsverhältnissen verhindern, das heisst, sie soll verhindern, dass bei Kreuzungen, der einen Strasse der Vortritt mit Signalen und der gegenüberliegenden Strasse der Vortritt entweder gar nicht, oder «nur» durch eine Trottoirüberfahrt entzogen wird. Diese Regel lässt aber weiterhin zu, dass eine Fabrik-, Hof oder Garagenausfahrt, der ohnehin kein Vortritt zukommt (Art. 59 Abs. 2 E-StBV), über ein Trottoir in die Strasse führt.

Die übrigen Absätze entsprechen bisherigem Recht (Art. 36 Abs. 6 bis 8, 88 Abs. 1 SSV).

Artikel 29: Fahrtrichtung

Absatz 1 hält fest, wann die Signale «Fahrtrichtung rechts» und «Fahrtrichtung links» anstelle der Signale «Rechtsabbiegen» und «Linksabbiegen» verwendet werden sollen (bisher: Art. 24 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 SSV - allerdings nur implizit, eine ausdrückliche Regelung fehlt).

Absatz 2 stellt neu klar, dass das Signal «Hindernis rechts umfahren» nur angebracht werden darf, wenn Zweifel aufkommen können, auf welcher Seite das Hindernis zu umfahren ist (die Pflicht, das Hindernis rechts zu umfahren, ergibt sich für die Verkehrsteilnehmenden aus den allgemeinen Verkehrsregeln und diese werden grundsätzlich nicht noch zusätzlich angezeigt). Es soll also keinesfalls jede Fussgängerinsel mit diesem Signal versehen werden.

Artikel 30: Kreisverkehrsplatz

Absatz 1 gibt unverändert bisheriges Recht wieder (Art. 24 Abs. 4). Absatz 2 stellt neu klar, dass die Aufstellungsvorschrift aus Artikel 28 Absatz 2 E-BSSV bei Kreisverkehrsplätzen keine Anwendung findet.

Artikel 31: Busfahrbahn

Diese Bestimmung schränkt den bisherigen 34 Absatz 2 SSV ein, indem neu das Signal «Busfahrbahn» sofern es zur Anzeige eines markierten Busstreifens dient, nur noch mit Hilfe des Signals «Anzeige von Fahrstreifen mit Beschränkungen» dargestellt werden darf. Wenn eine Situation tatsächlich so unübersichtlich ist, dass ein Busstreifen allein nicht genügt, dann dürfte auch eine Überkopfsignalisation mit dem Signal «Busfahrbahn» kaum ausreichend sein, sondern dann ist der konkrete Verlauf der Fahrstreifen anzuzeigen.

4. Abschnitt: Besondere Verhaltenssignale

Artikel 32: Ortsbeginn und Ortsende

Insbesondere aufgrund ihrer neuen Bedeutung werden die Ortsbeginn- und Ortsende-Signale neu bei den Verhaltenssignalen dargestellt (vgl. Groberläuterungen Bst. E, 4. Kapitel, Ziff. 4.4 «Neue Bedeutung der Ortschaftstafel»). Im Gegensatz zur E-StBV werden in der vorliegenden Verordnung direkt die neuen Bestimmungen im Zusammenhang mit der Bedeutungsänderung der Ortschaftstafeln dargestellt und eine Übergangsfrist eingeräumt. (Diese Differenz ist unvermeidlich, da für die Verkehrsteilnehmenden die Beschreibung der heutigen Bedeutungen noch erhalten bleiben muss, solange die nach altem Recht eingesetzten Signale noch nicht ersetzt sind, während umgekehrt in der Behördenverordnung direkt die neuen Anforderungen darzustellen sind, wobei jedoch noch eine Übergangsfrist gilt für die Anpassung der bestehenden Signale an die neuen Vorgaben.)

Gemäss Absatz 1 sind die Ortsbeginn-Signale abweichend vom heutigen Recht (Art. 50 Abs. 4 SSV) beim Beginn der mindestens einseitig dichten Bebauung anzubringen, also an jener Stelle, die nach bisherigem Recht für das Signal «Höchstgeschwindigkeit 50 generell» massgebend war (Art. 22 Abs. 3 SSV).

Absätze 2 und 4 entsprechen bisherigem Recht (Art. 49 Abs. 1, 50 Abs. 2 und 5 SSV).

Absatz 3 lehnt sich an heutiges Recht an (Art. 50 Abs. 3 SSV), sieht aber nur noch vor, dass das Ortsende-Signal an derselben Stelle wie das Ortsbeginn-Signal in Gegenrichtung anzubringen ist, nicht mehr aber auf dessen Rückseite. Mit der geänderten Bedeutung der Ortschaftstafel rechtfertigt sich diese generelle Abweichung von den allgemeinen Regeln (Art. 7 E-BSSV) nicht mehr.

Artikel 33: Autobahn und Autostrasse

& Artikel 34: Tunnel

& Artikel 35: Hauptstrasse

Diese Bestimmungen entsprechen weitgehend bisherigem Recht (Art. 37 Abs. 2, 38 Abs. 2, 45 Abs. 3, 85 Abs. 1 und 2, 109 Abs. 1 bis 3 SSV). Zudem ist neu vorgesehen, dass das Signal «Tunnel» nicht mehr vorsektalisiert werden muss (vgl. auch Art. 18 E-BSSV) und dass sich die Aufstellung des Signals «Ende der Hauptstrasse» neu schlicht nach Artikel 7 E-BSSV richtet anstatt nach den bisherigen umfangreichen Regeln (Art. 38 Abs. 2 SSV). Aus

Artikel 38 Absatz 2 wird einzig übernommen, dass das Signal kurz vor der Verzweigung stehen muss.

Artikel 36: Einbahnstrasse,

& Artikel 37: Vortritt vor dem Gegenverkehr

Auch diese Bestimmungen übernehmen bisheriges Recht, wobei in Bezug auf Einbahnstrassen die Verpflichtung auf der Gegenseite das korrelierende Signal aufzustellen, nur noch beim berechtigenden Signal «Einbahnstrasse» (Absatz 1) und nicht mehr wie bisher zusätzlich beim verpflichtenden Signal «Einfahrt verboten» (Art. 18 Abs. 3 SSV) geregelt wird.

5. Abschnitt: Zusätzliche Vorschriften für die Errichtung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

In diesem Abschnitt werden die zusätzlichen Vorschriften für die genannten Zonen dargestellt, die bisher in einer eigenen Verordnung enthalten waren (Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen⁴), welche nun aufgehoben werden kann. Auf gewisse Bestimmungen wird dabei verzichtet. Die Erleichterungen hinsichtlich des Gutachtens können, soweit angemessen, in die Weisungen vom 13. März 1990 zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten⁵ integriert werden, insbesondere nachdem bundesgerichtlich klargestellt wurde, dass auch bei Tempo-30-Zonen die Anforderungen von Artikel 108 SSV erfüllt sein müssen.

Artikel 38: Verkehrsrechtliche Massnahmen

& Artikel 39: Gestaltung des Strassenraums

& Artikel 40: Kontrolle der realisierten Massnahmen

Diese Bestimmungen wurden inhaltlich unverändert aus der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen übernommen (Art. 4 bis 6). Verzichtet wurde einzig auf den entbehrlichen Hinweis, dass der Zonencharakter mit besonderen Markierungen gemäss der einschlägigen Norm verdeutlicht werden kann.

5. Kapitel: Hinweissignale

In diesem und im folgenden Kapitel wird differenziert zwischen der Signalisation ausserhalb von Autobahnen und Autostrassen und der Signalisation auf Autobahnen und Autostrassen, da sich bei diesen beiden Signalkategorien die entsprechenden Regeln grundlegend voneinander unterscheiden.

1. Abschnitt: Informationssignale ausserhalb von Autobahnen und Autostrassen

Artikel 41: Aufstellungsvorschriften für Informationssignale

Die Aufstellungsvorschrift für Vorsignale übernimmt den bisherigen Artikel 57 Absatz 3 SSV und konkretisiert die dort leicht offener festgelegten Distanzen in Angleichung an die Aufstellungsvorschrift für die Gefahrensignale und die neue gleichlautende Aufstellungsvorschrift für die Vorschriftssignale.

⁴ SR 741.213.3; http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_213_3.html

⁵ http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/1990-03-13_2489_d.pdf

Artikel 42: Fussgängerstreifen

Frühere Forschungen haben ergeben, dass Fussgängerstreifen, die mit diesem Signal ausgerüstet sind, signifikant weniger Unfälle aufweisen als Fussgängerstreifen ohne derartiges Signal. Bevor das Aufstellen dieses Signals bei Fussgängerstreifen verpflichtend vorgeschrieben werden kann, sollen aber die Ergebnisse der laufenden Forschung der VSS über Fussgängerstreifen abgewartet werden.

Die heutige Regel (Art. 47 Abs. 1 SSV) enthält Aufstellungsvorschriften, welche weitgehend eine Konkretisierung der bei allen Signalen geforderten «Notwendigkeit» der Verkehrsanordnung darstellen dürften, aber allenfalls zusätzlich eine gewisse einschränkende Wirkung aufweisen. Vor obigem Hintergrund soll zum heutigen Zeitpunkt jedoch auf jegliche einschränkenden Bedingungen für die Verwendung des Signals verzichtet werden und die bisherige Regelung wird mit den entsprechenden Modifikationen übernommen.

Artikel 43: Sackgasse mit Ausnahmen

Diese Bestimmung legt fest, dass dieses neue Signal nur dann anstelle des bereits bekannten Signals «Sackgasse» verwendet werden soll, wenn der weiterführende Fuss- oder Radweg nicht ausreichend erkennbar ist.

Artikel 44: Anzeige des Strassenzustands

Die Bestimmung entspricht bisherigem Recht (Art. 58 Abs. 2 und 3 SSV).

Artikel 45: Verschiedene Hinweissignale

Absatz 1 erweitert einen Grundsatz (Art. 62 Abs. 4 SSV), der bisher für die Signale «Hotel-Motel», «Restaurant» und «Erfrischungen» festgelegt war (Art. 62 Abs. 4 SSV), auf weitere Hinweissignale. Weshalb die Aufstellungsvorschrift heute nur für diese Signale Geltung hat, ist sachlich nicht ersichtlich. Deshalb ist Artikel 45 Absatz 1 auf weitere Einrichtungen ausgedehnt worden. Neu darf auch bei Zeltplätzen, Wohnwagenplätzen, Tankstellen und Jugendherbergen ein Hinweissignal nur dann aufgestellt werden, wenn die entsprechenden Einrichtungen oder Gebäude für die Verkehrsteilnehmerin und den Verkehrsteilnehmer schwer zu erkennen sind. Dies entspricht ohnehin dem allgemeinen Grundsatz, dass keine unnötigen Signale angebracht werden dürfen.

Absätze 2 und 4 entsprechen bisherigem Recht (Art. 62 Abs. 2 und 7 SSV), wobei die kaum verständliche Vorschrift aus Artikel 62 Absatz 2 SSV umformuliert und präzisiert wird; gemeint ist, dass bei diesen Signalen die beiden Symbole kombiniert und gemeinsam auf einem einzigen Signal dargestellt werden dürfen (vgl. analog bei 50 Abs. 4 E-BSSV, welcher den in gleicher Weise umformulierten zweiten Teilsatz aus Art. 54 Abs. 3 SSV wiedergibt).

Absatz 3 hält fest, dass auf dem Signal «Tankstelle mit besonderem Treibstoff» der erhältliche Gastreibstoff anzugeben ist. Sobald die entsprechende Angabe international fixiert ist, soll diese Möglichkeit auch für Elektrotankstellen geschaffen werden.

2. Abschnitt: Informationssignale auf Autobahnen und Autostrassen

Artikel 46

Hier werden neu die bisher nur auf Normebene geregelten Signale zur Anzeige von Autobahnrastplätzen und -raststätten aufgenommen. Nicht in die Verordnung aufgenommen wird die in der VSS-Norm vorgesehene Variante, Rastplätze mit einer Tafel mit den Signalen «Parkplatz» und «Telefon» anzuzeigen. Das Signal «Telefon» als solches soll mangels Bedarf gestrichen werden, daher ist es nur folgerichtig, auch hier auf die Abbildung dieses Signals zu verzichten, welche ohnehin schon bisher in der Praxis ein untergeordneter Fall gewesen sein dürfte.

In Absatz 2 und 3 erfolgt die Abgrenzung der Einsatzbereiche zwischen dem Signal «Parkieren gestattet» und dem Signal «Raststätte».

Absatz 3 beschreibt die auf dem Signal «Raststätte» darstellbaren Symbole und stellt klar, dass das Signal ausschliesslich bei Nebenanlagen anzubringen ist.

In Absatz 4 werden die bisher für die verschiedenen Hinweissignale vorgesehenen Distanzen unverändert übernommen für das Signal «Parkieren gestattet» und das neu auf Verordnungsstufe geregelte Signal «Raststätte».

Absatz 6 bezieht neu auch das in der Praxis an Bedeutung gewinnende Verkehrsmanagement mit ein.

Die übrigen Absätze entsprechen dem bisherigen Recht (Art. 89 Abs. 2 und 4 SSV).

3. Abschnitt: Wegweisung ausserhalb von Autobahnen und Autostrassen

Artikel 47 SSV: Grundsätze

Gewisse Bestimmungen, die bei einzelnen Wegweisern enthalten waren, werden verallgemeinert (Art. 51 Abs. 3 bis 5 und 54a Abs. 5 SSV). Im Übrigen setzt sich dieser Artikel aus verschiedenen Bestimmungen des bisherigen Rechts zusammen (auch Art. 49 Abs. 1, 55 Abs. 2 SSV).

Neu wird in Absatz 2 festgelegt, dass pro Fahrtrichtung und pro Wegweiserfarbe nicht mehr als ein Wegweiser angebracht werden darf (der maximal drei Fahrtziele aufweisen kann). Diese Änderung stellt im Vergleich zur heutigen Regel (Art. 51 Abs. 2 SSV) eine Lockerung dar: einerseits bezieht sie sich nicht mehr auf sämtliche Wegweiser, sondern nur noch auf die allgemeinen (d. h. auf die in Art. 136 E-StBV geregelten, nicht aber z. B.: auf Wegweiser mit einem roten Grund oder auf Hotelwegweiser), andererseits wird klargestellt, dass selbstverständlich nicht nur ein Wegweiser pro Richtung, sondern ein Wegweiser *pro Farbe* und Richtung angebracht werden darf.

Absatz 4 Buchstabe c sieht entsprechend einem berechtigten Bedarf die Möglichkeit vor, auf Umleitungswegweisern das Autobahnsymbol (mit oder ohne Zielangabe) abzubilden.

Artikel 48: Vorwegweiser und Einspurtafeln

Diese Bestimmung übernimmt bisheriges Recht (Art. 52 Abs. 1 bis 5 SSV und 53 Abs. 1). Der Aspekt, dass weisse Vorwegweiser nur auf wichtigen Nebenstrassen angebracht werden dürfen, wird betont (Abs. 1).

Absatz 7 lehnt sich an die bereits bisher auf Autobahnen und Autostrassen geltenden Vorschrift an, wonach auf Strecken mit einem «Lichtsignalsystem für die zeitweilige Sperrung von Fahrstreifen» bei Einspurtafeln auf den nach unten gerichteten Pfeil zu verzichten ist (vgl. Art. 87 Abs. 1 Bst. d SSV, neu Art. 53 Abs. 5 E-BSSV). Absatz 7 übernimmt die Regel neu jedoch auch ausserhalb von Autobahnen und Autostrassen und dehnt sie zudem auf alle Lichtsignalanlagen mit Pfeilen aus. Gleichzeitig wird diese ausgeweitete Regel allerdings nicht mehr als Pflicht sondern nur noch als Erlaubnis formuliert, das heisst die Behörde *kann* in all jenen Fällen auf das Anbringen des Pfeils verzichten, muss dies aber nicht. Bei Lichtsignalanlagen weist der Pfeil für das Geradeausfahren nach oben, bei der Einspurtafel nach unten. Diese gegenläufigen Pfeile sollen in der Regel nicht in derselben Situation eingesetzt werden und schon gar nicht eingesetzt werden müssen. Der Verzicht auf den Pfeil auf der Einspurtafel dürfte nicht zu Zweifeln über die einzuschlagende Fahrtrichtung führen, zumal gerade bei Verzweigungen mit mehreren Fahrstreifen in unterschiedliche Richtungen in der Regel zusätzlich Einspurpfeile angebracht werden.

Artikel 49: Wegweiser für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte

Diese Bestimmung entspricht bisherigem Recht (Art. 54a Abs. 2 bis 6 SSV), wobei der Grundsatz, dass derartige Wegweiser nur aufzustellen sind, wenn die Strecke aufgrund der Strassen- und Verkehrssituation für die betroffenen Verkehrsteilnehmenden besonders ge-

eignet ist, stärker und bei allen hier betroffenen Verkehrsarten gleichermassen betont wird (Abs. 1). Gleichzeitig wird geklärt, dass die Eignung nicht bei jedem kleinsten Teilstück einer Route gleichermassen gegeben sein muss, sondern auch etwas weniger geeignete Strecken angesprochen sind, sofern sie Bestandteil einer überregionalen Route bilden.

Hinweis: Die Änderung in der E-StBV, in der auf alle an Wegweiser gebundene Pflichten oder Soll-Vorschriften (vgl. insbesondere Art. 54a Abs. 3, aber auch z. B. Art. 54 Abs. 1 SSV) verzichtet wurde, da diese systemwidrig sind (Wegweiser sind nicht verpflichtend!), ist zu beachten; auch diese Wegweiser hier sind, wie alle andern, tatsächlich einzig zum Zweck der Wegweisung einsetzbar. Soll eine Verpflichtung von den Verkehrsteilnehmenden erwirkt werden, so müssen andere (verpflichtende!) Signale angebracht werden.

Artikel 50: Weitere Wegweiser

Absatz 1 übernimmt bisheriges Recht (Art. 54 Abs. 4 SSV), fügt aber ein zusätzliches Kriterium hinzu: Betriebswegweiser dürfen nicht schon dann aufgestellt werden, wenn die Betriebe häufig aufgesucht werden, sondern erst dann, wenn dies häufig *durch Ortsunkundige* geschieht.

Absatz 2 legt neu den Grundsatz fest, dass in Gewerbe- und Industriegebieten einzelne Betriebe erst innerhalb dieser Gebiete angezeigt werden dürfen. Der Weg zu diesem Gebiet soll, falls erforderlich, mit dem neu auch im E-StBV-Text (und nicht mehr nur im Anhang ohne explizite Bestimmung) vorgesehenen Symbol I.24 gewiesen werden, allenfalls ergänzt mit der Bezeichnung des entsprechenden Gebiets (Art. 139 Abs. 1 E-StBV).

Absatz 3 übernimmt die bisher in Weisungen geregelten Anforderung an die Hotelwegweiser⁶ und dehnt zugleich die Bedingungen für Betriebswegweiser auch auf die Wegweisung zu militärischen Einrichtungen aus.

Absatz 4 entspricht bisherigem Recht (Art. 54 Abs. 3 SSV), in gleicher Weise umformuliert und präzisiert wie Artikel 62 Absatz 2 SSV resp. neu 45 Absatz 2 E-BSSV (vgl. im Detail dort).

4. Abschnitt: Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen

Artikel 51: Grundsätze

Diese Bestimmung entspricht bisherigem Recht (Art. 49 Abs. 4, 56 Abs. 2 und 4, 84 Abs. 1 und 89 Abs. 8 SSV), wobei die Zuständigkeit für die Weisungen gemäss dem neuen Normenkonzept generell beim ASTRA angesiedelt werden soll.

Artikel 52: Wegweisung im Bereich von Ausfahrten

Die Terminologie wird von «Anschlüssen» zu «Ausfahrten» verändert, weil unter den ersten Begriff auch die Autobahneinfahrten fallen, bei denen diese Wegweiser ja nicht aufgestellt werden sollen.

Im Übrigen übernimmt diese Bestimmung im Wesentlichen das bisherige Recht (Art. 86 Abs. 1 bis 6 SSV) in einer komprimierten Form. Neu sind die «Trennungstafel» und die «Einspurtafel über Fahrstreifen auf Autobahnen und Autostrassen» gleichberechtigte Alternativen zur «Ausfahrtstafel» (Abs. 2 Bst. d; vgl. im Gegensatz dazu Art. 86 Abs. 6 SSV, welcher das Anbringen der «Ausfahrtstafel» als grundsätzlich vorrangigen Normalfall nennt). Zudem werden in Absatz 2 Buchstabe c und Absatz 5 gewisse Aspekte verankert, die bisher einzig in Weisungen enthalten waren. Wie in Artikel 51 E-BSSV wird auch hier entsprechend dem neuen Normenkonzept die Zuständigkeit für die Weisungen neu vom UVEK auf das ASTRA verschoben.

⁶ SN 640 828

Artikel 53: Wegweisung im Bereich von Verzweigungen

Die Bestimmung entspricht weitgehend bisherigem Recht (Art. 84 Abs. 4, 87 SSV).

Neu stellt auch hier die «Einspurtafel über Fahrstreifen auf Autobahnen und Autostrassen» eine gleichberechtigte Alternative zum ersten und zweiten Vorwegweiser dar (Abs. 4) und nicht mehr eine untergeordnete wie in Artikel 87 Absatz 3 und 4 SSV.

Zudem werden im Absatz 2 Bst. c die Vorgaben für die (zusätzlich zu den Zielangaben des ersten Vorwegweisers) auf dem zweiten Vorwegweiser zu nennenden Ziele gelockert: Neu sind nicht mehr «allfällige weitere Fernziele zweiter Ordnung» verlangt, sondern ganz generell «allfällige weitere Fernziele», das heisst es sind solche erster und zweiter Ordnung ebenso wie solche im Ausland möglich, solange sie Artikel 51 Absatz 2 E-BSSV genügen. Diese Modifikation dürfte einem berechtigten Bedarf und einer bereits verbreiteten Praxis entsprechen.

Artikel 54: Entfernungstafel

Dieser Artikel übernimmt bisheriges Recht (Art. 86 Abs. 7, 87 Abs. 1 Bst. e SSV). Geändert hat sich dabei, dass die Entfernungstafel für Einfahrten und Verzweigungen übereinstimmend geregelt wird und vor allem dass sie neu in keinem Fall mehr obligatorisch ist.

6. Kapitel: Signalergänzende Angaben

Artikel 55: Grundsätze

Die Absätze 1 und 4 entsprechen bisherigem Recht sinngemäss (Art. 17 Abs. 2, 63 Abs. 2 SSV), wobei die Möglichkeit der Darstellung nach Absatz 4 auf jene Signale beschränkt wurde, bei denen tatsächlich ein entsprechender Bedarf ersichtlich ist. Das heisst sie wird insbesondere für den grössten Teil der neuen «besonderen Verhaltenssignale» ausgeschlossen.

Absatz 2 beschränkt im Interesse von verständlichen Anordnungen die Anzahl von möglichen Zusatztafeln zu einem bestimmten Signal auf zwei Stück.

Absatz 3 begründet bei signalergänzenden Angaben neu einen Vorrang von Symbolen gegenüber Aufschriften.

Absatz 5 legt im Interesse der Erkennung und der Beachtung neu ausdrücklich fest, dass signalergänzende Angaben verständlich und gleichermassen erkennbar sein müssen wie die Signale, denen sie beigelegt sind. Damit sollen romanartige Zusatztafeln ausgeschlossen sein, ebenso solche mit unklaren oder schwer verständlichen Angaben.

Artikel 56: «Distanztafel» und «Wiederholungstafel»

Absatz 1 hält fest, in welchen Fällen Distanztafeln verwendet werden müssen und abstrahiert die Regel, die bisher (z. T. auch nur implizit) bei einzelnen Signalarten oder einzelnen Signalen enthalten war (z. B. Art. 16 Abs. 3, 36 Abs. 8, 64 Abs. 1 SSV).

Absatz 2 präzisiert das bisherige Recht (Art. 64 Abs. 3 SSV) und stellt klar, dass Wiederholungssignale immer mit einer Wiederholungstafel zu ergänzen sind. Die Vermischung von Signalen, welche einzig wiederholende Funktion haben (d. h. eine ohnehin geltende Vorschrift wiederholen resp. erneut auf eine bereits bekannte Gefahr hinweisen etc.) und solchen welche in einer konkreten Situation als «neue» Signale notwendig (und in der Regel rechtsbegründend) sind, könnte dem Verständnis des Geltungsbereichs von Signalen schaden. Daher dürfte die Kennzeichnung von Wiederholungssignalen als solche einen Mehrwert bieten. Der Gesichtspunkt des Abbaus des Schilderwalds dürfte hier eher untergeordnet sein, da es sich nur um einen - noch dazu sehr knappen - Signalzusatz handelt.

Artikel 57: Angaben zum Geltungsbereich der Signale für Fuss-, Rad-, und Reitwege sowie des Signals «Busfahrbahn»

Absatz 1 stammt aus dem bisherigen Recht (Art. 65 Abs. 8 SSV).

Absatz 2 soll verhindern, dass die neu vorgesehene Möglichkeit, auf Fuss-, Rad- und Reitwegen sowie beim Signal Busfahrbahn weitere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zulassen zu können, zu einer Aushöhlung der Funktion dieser Wege und zu einer stärkeren Benachteiligung der Hauptberechtigten führen kann.

Absatz 3 ist in dieser Form neu und stellt klar, dass nicht jeder auf der gegenüberliegenden Seite der Strasse verlaufende Rad-, Fuss- oder Reitweg zwingend mit einem mit einer Richtungstafel ergänzten Signal angezeigt werden muss. Je nach Situation kann das beim Rad-, Fuss oder Reitweg selbst angebrachte Signal bereits ausreichend sein, sofern der Weg dadurch genügend erkennbar ist.

Artikel 58: Weitere Angaben zu bestimmten Signalen

Neu wird in Absatz 1 klargestellt, dass sich der mit der «Anfangstafel» und «Endetafel» angezeigte Geltungsbereich von Signalen für den ruhenden Verkehr nicht über eine Verzweigung hinaus erstrecken kann.

Absatz 2 übernimmt bisheriges Recht, wonach die beschränkte Parkzeit mindestens eine halbe Stunde betragen muss (Art. 48 Abs. 2 Bst. b).

Absatz 3 hält analog Artikel 36 E-BSSV fest, dass dem Signal «Einbahnstrasse» gegebenenfalls die Zusatztafel «Gegenverkehr» beizufügen ist.

7. Kapitel: Lichtsignale

Bei den Lichtsignalanlagen sollen einige bedeutsame Änderungen erfolgen. Die Grundsätze sind in den Groberläuterungen dargestellt (Bst. F, 2. Kapitel «Lichtsignalanlagen»).

Artikel 59: Ausgestaltung der Lichtsignalanlagen

Absatz 1 legt neu die Anzahl der Leuchtfelder pro Ampel fest. Technisch wäre es ohne Weiteres möglich, mit einem einzigen Leuchtfeld mehrere Farben anzuzeigen. Zudem trat in der Vergangenheit mehrfach die Frage auf, ob mehr Leuchtfelder als Farben verwendet werden dürfen.

Absatz 2 entspricht bisherigem Recht (Art. 70 Abs. 5-7 SSV).

Absatz 3 regelt die Darstellung der Symbole und Pfeile im bisherigen Sinn (Art. 68 Abs. 1bis, 3, 5, 7 und 8 SSV), vereinigt sie in einem Absatz und ergänzt die Vorschriften für die bisher noch nicht geregelten Fälle. Das Symbol eines Fussgängers kann wie bisher auf einer Fussgängerampel erscheinen (als farbiges Symbol auf schwarzem Grund), neu aber auch auf Lichtsignalanlagen für den Fahrverkehr (als schwarze Konturmarkierung in einem gelben Blinklicht).

Absatz 4 übernimmt den bisherigen Grundsatz (Art. 70 Abs. 9 SSV), erwähnt aber zusätzlich die Ausnahmen.

Absatz 5 übernimmt die bisherige Regelung (Art. 71 Abs. 6 SSV), drückt neu aber klar aus, dass Vorrichtungen für Sehbehinderte zwingend anzubringen sind, wobei diese Vorrichtungen in einem weiten Sinn zu verstehen sind und etwa bei Bahnübergängen die akustischen Signale diese Anforderung erfüllen.

Artikel 60: Verwendung von Drei-Farben-Ampeln

Absatz 1 legt die Folge der Farben fest. Auch die bisherige Bestimmung fand nur auf Drei-Farben-Ampeln Anwendung (vgl. Art. 71 Abs. 5 SSV mit Ausnahmen). Da andere Lichtkombinationen nicht unter Artikel 60 E-BSSV fallen, müssen sie hier nicht mehr ausdrücklich aus-

geschlossen werden. Zudem ist die Bestimmung enthalten, dass gelbes Blinklicht in der Mitte der Ampel verwendet werden kann, wenn diese ausser Betrieb ist (Art. 70 Abs. 1 Bst. b SSV, welcher auch bisher nur bei Drei-Farben-Ampeln Anwendung fand, formal gesehen aber noch nicht auf diese beschränkt war).

Absatz 2 entspricht sinngemäss dem bisherigen Recht (Art. 71 Abs. 3 SSV). Nach wie vor soll der Einsatzbereich von Lichtsignalanlagen beschränkt bleiben. Diese sollen nicht anders als beschrieben eingesetzt werden können und müssen den genannten Mindestanforderungen entsprechen.

Absatz 3 statuiert den neuen Grundsatz, dass in Konfliktsituationen die vortrittsbelastete Fahrzeugführerin und der vortrittsbelastete Fahrzeugführer immer mit einem gelben Blinklicht aufmerksam gemacht werden müssen. Dabei ist jede einzelne Vortrittsbelastung separat anzuzeigen. Zudem ist anzuzeigen, ob die Vortrittsbelastung gegenüber Fahrzeugen oder gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern besteht. Neu wird in Absatz 4 festgelegt, dass das gelbe Blinklicht nur dann aufleuchten darf, wenn der Verkehr für die Vortrittsberechtigten freigegeben ist. Eine Ausnahme von der Pflicht, der oder dem Vortrittsbelasteten Konflikte anzuzeigen, wird einzig für Lichtsignalanlagen, die sich ausschliesslich an Radfahrerinnen und Radfahrer richten, vorgesehen, sofern sie keine Pfeile enthalten.

Absatz 5 entspricht dem bisherigem Recht (Art. 71 Abs. 4 SSV).

Absatz 6 basiert auf heutigem Recht (93 Abs. 5 SSV), wird aber weiterentwickelt. Zum Kriterium, dass der Bahnübergang in einer mit Lichtsignalen geregelten Verzweigung liegen muss, wird zusätzlich das Kriterium aufgenommen, wonach der Einsatz von Lichtsignalen auch im Bahnrecht vorgesehen sein muss. Für all jene Fälle, in denen es sich *nicht* um einen Bahnübergang, der in einer lichtsignalgesteuerten Verzweigung liegt, handelt, gilt Artikel 61 Absatz 2, denn dann rechtfertigt sich aufgrund der zu erfüllenden Funktion der Lichtsignalanlage (nicht eigentliche Regelung von verschiedenen Verkehrsströmen, sondern blosses Anhalten des Fahrverkehrs bei der Zugdurchfahrt) höchstens noch der Einsatz von Zwei-Farben-Ampeln, nicht aber jener von Drei-Farben-Ampeln.

Artikel 61: Verwendung von Zwei- und Ein-Farben-Ampeln

Absatz 1 unterscheidet neu zwischen rot-gelben Ampeln mit drei und zwei Leuchtfeldern. Erstere sollen verwendet werden, wenn die Ampel ständig in Betrieb ist (v.a. wenn die Strasse wegen einer Baustelle immer nur in eine Richtung befahren werden kann). Die Ampel wird dabei wie eine Drei-Farben-Ampel betrieben mit dem Unterschied, dass das grüne Licht unten durch ein gelbes Blinklicht ersetzt wird. Diese Ampelart kann insbesondere eingesetzt werden, wenn im Baustellenbereich Fussgängerstreifen vorhanden sind. Rot-gelbe Ampeln mit zwei Leuchtfeldern haben demgegenüber eine andere Funktion und sollen dann eingesetzt werden, wenn sie im Regelfall ausser Betrieb sind und nur bei Auftreten bestimmter Ereignisse in Betrieb genommen werden, um den Fahrverkehr zu stoppen.

Absatz 2 regelt neu die Verwendung von rot-gelben Ampeln bei Bahnübergängen. Die Rechtsgrundlage für den Einsatz von Zwei-Farben-Ampeln im Zusammenhang mit Bahnübergängen war bisher nur in der Bahngesetzgebung enthalten (AB EBV⁷). Absatz 2 ist als Auffangtatbestand formuliert: In sämtlichen Fällen, in denen ein Lichtsignaleinsatz im Bahnrecht vorgesehen ist, in denen aber keine Drei-Farben-Ampel eingesetzt werden kann, weil Artikel 60 Absatz 6 nicht greift, ist die Verwendung von Zwei-Farben-Ampeln möglich.

Absatz 3 nennt jene Fälle, in denen gelbes Blinklicht in Ampeln mit einem einzigen Leuchtfeld zulässig ist (Art. 70 Abs. 1 Bst. d bis f SSV; der Rest von Art. 70 Abs. 1 bezieht sich nicht ausschliesslich auf die Verwendung bei Ampeln mit einem einzigen Licht).

Absatz 4 schliesst im Gegensatz zu heute (Art. 70 Abs. 3 SSV) auch die Ampeln einzig mit einem grünen Leuchtfeld aus, da Ampeln grundsätzlich nicht wiederholt werden sollen. Ist

⁷ SR **742.141.11**: Inhalt wird nicht in AS veröffentlicht: gibt aber auf BAV-Homepage einen Link auf den Text, <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/grundlagen/00663/index.html?lang=de>

dies ausnahmsweise trotzdem notwendig, so sollen dafür die Drei-Farben-Ampeln verwendet werden. Neu wird hier zusätzlich das rote Drehlicht an Bahnübergängen einbezogen.

Artikel 62: Verwendung des Lichtsignal-Systems für die zeitweise Regulierung von Fahrstreifen

Absatz 1 hält neu ausdrücklich fest (bislang höchstens implizit in Art. 69 Abs. 3 SSV), dass diese Lichtsignal-Systeme im Normalfall nicht eingeschaltet sein sollen und auch nicht zur dauernden Bewirtschaftung eines Pannestreifens verwendet werden können.

Absatz 2 schliesst im Grundsatz aus, sämtliche Fahrstreifen mit diesem System zu sperren. Das rote Kreuz hat zwar auch die Bedeutung, dass auf dem betreffenden Streifen nicht weitergefahren werden darf, doch soll nicht angehalten, sondern auf einem anderen Fahrstreifen weitergefahren werden. Dem roten Kreuz sind die gelben Abweispfeile vorgelagert, die zum baldmöglichsten Wechsel des Fahrstreifens auffordern (Art. 160 E-StBV). Aufgrund dieser speziellen Funktion eignet sich das Lichtsignal-System für die zeitweilige Regulierung von Fahrstreifen grundsätzlich nicht zum Anhalten des Verkehrs. Letzteres soll nur im Notfall behelfsmässig möglich sein, wenn kein anderes geeigneteres Mittel zur Verfügung steht.

Artikel 63: Standort der Ampeln

Absatz 1 ist auf den Fahrverkehr beschränkt und entspricht inhaltlich weitgehend dem bisherigen Recht (Art. 71 Abs. 1 SSV). In Absatz 1 Buchstabe b (Art. 71 Abs. 1 Bst. a SSV) wird jedoch eine Wiederholung auf der linken Seite oder nach dem Konfliktpunkt auf besondere Fälle beschränkt, während in Absatz 1 Buchstabe c (Art. 71 Abs. 1 lit c SSV) der bislang unbestimmt genannte «Sonderfall» konkretisiert wird.

In den Absätzen 2 und 3 werden neu die Standorte von Fussgängerampeln und Fahrradampeln ausdrücklich beschrieben. Die Standorte weichen von jenen der Ampeln für den Fahrverkehr ab (bisher gab es nur Art. 71 Abs. 1 SSV).

8. Kapitel: Markierungen

Artikel 64: Allgemeines

Diese Bestimmung übernimmt bisheriges Recht (Art. 72 Abs. 1 bis 2 SSV), wobei neu in Absatz 1 auch gestalterische Elemente einbezogen werden.

Artikel 65: Massnahmen für Sehbehinderte

Als Flächen, auf denen taktil-visuelle Markierungen angebracht werden können, werden neben den für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen neu auch ausdrücklich die Begegnungszonen genannt, weil diese nicht immer über ausgeschiedene Flächen verfügen, die für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmt sind. Die Streichung des bisher in Artikel 72a Absatz 1 SSV explizit genannten Fussgängerstreifens bewirkt keine materielle Einschränkung. Dieser fällt ohne weiteres unter den Begriff der «für die Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen». Der Verzicht auf die explizite Nennung des Fussgängerstreifens verhindert im Gegenteil, dass fälschlicherweise der Eindruck entstehen könnte, auf den anderen (nur) markierten oder signalisierten Fussgängerflächen (Längsstreifen für Fussgängerinnen und Fussgänger, Fusswege oder kombinierte Fuss-/Radwege etc.) könnten keine taktil-visuellen Markierungen angebracht werden.

Neu wird zusätzlich eine Pflicht vorgesehen, die Linien zur Trennung von Rad-, Fuss- und Reitwegen mit taktil-visuellen Markierungen zu ergänzen.

Artikel 66: Fahrstreifen

Absätze 1, 3, 4 und 6 entsprechen bisherigem Recht (Art. 73 Abs. 1, 2, 4 und 5 SSV). Um die Breite der Fahrstreifen zu beschränken, werden die beiden Linien einer doppelten Sicherheitslinie zum Teil mit einem grösseren Abstand zueinander appliziert. Diese Möglichkeit soll ausdrücklich vorgesehen werden, sofern die Voraussetzungen für eine doppelte Sicherheitslinie gegeben sind, gleichzeitig soll aber der mögliche Abstand festgelegt werden (maximal 1.5 m).

Absatz 5 regelt neu den Fall, in dem die Sicherheitslinie nur in einem ganz kurzen Bereich unterbrochen oder einseitig mit einer unterbrochenen Linie ergänzt wird. Diese Variante gelangt dann zur Anwendung, wenn in einem Bereich das Überholen unterbunden werden muss, an bestimmten Stellen dagegen das Abbiegen oder das Queren der betreffenden Kreuzung weiterhin gefahrlos möglich bleibt. Ist das einseitige Abbiegen oder Queren nur für Busse oder Fahrräder zulässig, kann neben der Sicherheitslinie eine gelbe unterbrochene Linie angebracht werden, welche für Busse mit der gelben Aufschrift «BUS» zu ergänzen ist (vgl. Art. 163 Abs. 3 E-StBV). Wenn aber schon Sicherheitslinien erforderlich sind, sollen diese nicht ständig unterbrochen werden. Daher wird diese Möglichkeit auf Ausnahmefälle reduziert.

Artikel 67: Gelbe Richtungspfeile

Gestützt auf eine Forschung (vgl. Groberläuterungen Bst. F, 1. Kapitel, Ziff. 1 «Forschung und Praxis») wird vorgeschlagen, dass gelbe Richtungspfeile neu auch ausserhalb von Fahrstreifen für besondere Fahrzeugarten angebracht werden dürfen, wenn Busse oder Fahrräder in eine Richtung fahren dürfen, die dem allgemeinen Fahrverkehr auf dem betreffenden Fahrstreifen nicht offen steht. Mit solchen Richtungspfeilen für Radfahrerinnen und Radfahrer ist aber keine grundsätzliche Erlaubnis zum Abweichen vom Rechtsfahrgebot verbunden (vgl. aber Art. 51 Abs. 3 E-StBV).

Artikel 68: Symbole

Die bisher bei den Fahrstreifen oder Wegen für besondere Verkehrsarten aufgeführte Regel (Art. 74 Abs. 4, 7, 10 und 11 SSV) wird in Absatz 1 neu für alle Flächen für besondere Verkehrsarten verallgemeinert. Das Anbringen eines Symbols auf Parkierungsflächen wird ausdrücklich erwähnt, weil diese Möglichkeit für Fahrräder an Bedeutung gewinnen dürfte, nachdem die Parkierungsflächen nicht mehr zwingend signalisiert sein müssen (Art. 169 Abs. 1 E-StBV).

Wiederum gestützt auf Forschungen (vgl. Groberläuterungen Bst. F, 1. Kapitel, Ziff. 1 «Forschung und Praxis») wird in Absatz 2 vorgeschlagen, das Symbol eines Fahrrads ausnahmsweise auch ausserhalb eines Fahrstreifens für besondere Verkehrsarten anbringen zu können. Gerade bei der in Buchstabe b erwähnten Möglichkeit, in einer Einbahnstrasse das Symbol anzubringen, wenn nicht ausreichend Platz vorhanden ist für einen entsprechenden normgemässen Radstreifen, muss allerdings gut abgewogen werden, ob beschränkter Fahrradgegenverkehr aus Sicherheitsgründen überhaupt zugelassen werden darf.

Artikel 69: Halte- und Wartelinien

Diese Bestimmung orientiert sich am bisherigen Recht (Art. 75 Abs. 2 und 4, 76 Abs. 3 SSV), wobei die Regeln für Halte- und Wartelinien aneinander angeglichen werden.

Artikel 69a: Führungslinien

Diese Bestimmung orientiert sich am bisherigen Recht (76 Abs. 3 SSV).

Neu wird in Absatz 2 Buchstabe b festgelegt, dass Führungslinien bei allen vortrittsberechtigten Strassen, die abknicken, angebracht sein müssen, auch bei der neu verankerten Möglichkeit der abknickenden vortrittsberechtigten Nebenstrassen.

Zudem wird neu vorgesehen, dass Führungslinien auch zur Abgrenzung von sogenannten Mehrzweckstreifen eingesetzt werden können (Abs. 2 Bst. b und Abs. 3 E-BSSV; vgl. auch Groberläuterungen Bst. F Ziff. 1).

Artikel 69b: Sperrflächen

Diese Bestimmung entspricht einer bisher nur auf Normebene⁸ ausdrücklich festgehaltenen Regel.

Artikel 70: Parkfelder

Dieser Artikel stellt eine Folgeänderung dar zur neu geschaffenen Möglichkeit, Parkmöglichkeiten ausschliesslich zu markieren ohne gleichzeitiges Anbringen eines Signals. In Artikel 70 E-BSSV wird nun geklärt, dass jedoch bei zusätzlichen Beschränkungen oder Konkretisierungen der Parkerlaubnis stets auf das Anbringen des Signals mit Zusatztafel zurückgegriffen werden muss und dass eine blosser Markierung eines Parkfelds mit einer (markierten) Beschränkung nicht mehr als ausreichend betrachtet werden kann. Ausgenommen bleibt das Ergänzen von markierten Parkfeldern mit den Piktogrammen für Rollstühle, für Fahrräder und für Elektromobile. Hier kann (obwohl es sich um eine zusätzliche Beschränkung der Parkmöglichkeit handelt) ausschliesslich mit Markierungen gearbeitet werden, da bei der Ausscheidung von Parkfeldern für diese 3 Gruppen von Verkehrsteilnehmenden ein echtes praktisches Bedürfnis besteht, auf die zusätzliche Beschilderung verzichten zu können.

Artikel 71: Radstreifen, Querungen von Radwegen

Absatz 1 legt auf Antrag von Veloorganisationen fest, dass Radstreifen zwingend den in Normen festgelegten Breiten entsprechen müssen. Dasselbe muss hinsichtlich der Breite des verbleibenden Teils des Fahrstreifens gelten. Da zu schmale Radstreifen die beabsichtigte Sicherheit nicht gewähren können, sind sie wegzulassen und alternative Möglichkeiten zugunsten der Sicherheit der Radfahrenden zu prüfen.

Absatz 3 schliesst ausserorts aus Sicherheitsgründen neu die Möglichkeit von Kernfahrbahnen aus.

Absatz 4 hält den Grundsatz fest, dass Radstreifen auf der rechten Seite eines Fahrstreifens oder einer Fahrbahnhälfte anzubringen sind. Die Möglichkeit, sie links anzubringen, wird eingeschränkt auf Fälle, in denen Fahrräder im Gegensatz zum allgemeine Fahrverkehr nach links abbiegen dürfen, um den in diesen Situationen besonders exponierten Radfahrenden einen geschützten Bereich einräumen zu können.

Absätze 2, 5 und 6 entsprechen bisherigem Recht (Art. 74 Abs. 5, 9 und 11 SSV).

Absatz 6 regelt dabei die markierten Velofurten im bisherigen restriktiven Sinn. Einerseits wird der Bedarf geäussert, derartige Querungen vermehrt einsetzen zu können, andererseits werden immer wieder Sicherheitsbedenken angeführt. Vor einer allfälligen Änderung müssen daher bessere Erkenntnisse über Möglichkeiten und Grenzen von Radquerungen mit oder ohne Markierung gewonnen werden. Der Verband der schweizerischen Strassen- und Verkehrsfachleute VSS hat vor einiger Zeit eine entsprechende Forschung lanciert.

Artikel 72: Markierungen auf Autobahnen und Autostrassen

Dieser Artikel übernimmt bisheriges Recht (Art. 90 SSV), wobei neu entsprechend den Erkenntnissen der Forschung (Groberläuterungen Bst. F, 1. Kapitel, Ziff. 1 «Forschung und Praxis») festgelegt wird, dass die letzten Pfeile auf Ausfahrten von Autobahnen und Autostrassen und auf Zufahrten bei Nebenanlagen zwecks Verhinderung von Geisterfahrten vergrössert darzustellen sind (Abs. 4, Satz 2).

⁸ SN 640 850a

9. Kapitel: Baustellen, Schranken, Leiteinrichtungen

Artikel 73: Kennzeichnung von Baustellen

Absatz 1 entspricht bisherigem Recht (Art. 80 Abs. 1 SSV, vgl. auch Art. 9 Abs. 1 und 2 SSV). Neu werden aber die in Artikel 6 Absatz 2 und 7 Absatz 1 SSV festgehaltenen Vorgaben verallgemeinert, und es wird in einem generellen Sinn ausdrücklich festgehalten, dass beim Signal «Baustelle» gefährliche Strassenanlagen nicht noch zusätzlich mit eigenen Gefahrensignalen anzuzeigen sind.

Absatz 2 sieht neu die Möglichkeit vor, das Gefahrensignal «Baustelle» auf einer orangen Farbe darzustellen. In einer Forschung konnte aufgezeigt werden, dass die Beachtung eines Signals kurzzeitig verbessert werden kann, wenn es auf einem Hintergrund mit auffälliger Farbe dargestellt wird (vgl. Groberläuterungen Bst. F, 1. Kapitel, Ziff. 1 «Forschung und Praxis»). Zudem handelt es sich um eine Möglichkeit, die in der Praxis zum Teil bereits angewendet wird und für die ein berechtigter Bedarf bestehen dürfte. Nach wie vor sind aber die Aufstellungsvorschriften für Gefahrensignale, insbesondere die Distanzen, zu beachten.

Die Absätze 3 und 4 entsprechen bisherigem Recht, wobei neu die Anforderungen an die Retroreflexion, die bisher in einer VSS-Norm⁹ enthalten waren, (verbessert) umschrieben werden.

Artikel 74: Vorkehren der Bauunternehmen

& Artikel 75: Schranken

& Artikel 76: Leiteinrichtungen

Diese Bestimmungen übernehmen bisheriges Recht (Art. 81 Abs. 2 bis 4, 82 Abs. 1, 2 und 5, 83 Abs. 1 und 3 SSV).

10. Kapitel: Verfahren und Rechtsschutz

Das Kapitel wurde zu grossen Teilen aus dem geltenden Recht übernommen, wobei aber gewisse Klärungen, Präzisierungen oder auch Vereinfachungen erfolgten. Zudem sollen die Möglichkeiten von Bürgerinnen und Bürgern, Signale und Markierungen überprüfen zu lassen, verbessert werden (vgl. Groberläuterungen Bst. C, 3. Kapitel, Ziff. 3 «Struktur E-BSSV»).

Artikel 77: Grundsätze

Absatz 1 schreibt wie bisher (Art. 107 Abs. 1 SSV) vor, dass alle Signale mit Vorschriftencharakter vor der Anbringung grundsätzlich zu verfügen und zu publizieren sind. Da neu alle diese Signale bei den Vorschriftssignalen eingeordnet sind, müssen nur noch diese genannt werden. Neu sollen zudem auch Lichtsignale zwingend verfügt und veröffentlicht werden müssen, weil auch sie die Rechte und Pflichten modifizieren, die sich aus den allgemeinen Verkehrsregeln ergeben.

Absatz 2 zählt die Signale auf, welche von der Verfügungs- und Veröffentlichungspflicht ausgenommen sind. Aus der bisherigen Liste (Art. 107 Abs. 3 SSV) werden die Lichtsignale gestrichen und neu bei Absatz 1 erwähnt. Die Streichung des heutigen Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe n ist rein formaler Natur und bleibt ohne materielle Auswirkungen.

Absatz 3 erwähnt die Fälle, die aufgrund ihres Zwecks und ihrer beschränkten Zeitdauer ohne Verfügung und Veröffentlichung angebracht werden können. Die heutige Ausnahme für vorübergehende Anordnungen der Polizei bis acht Tage (Art. 107 Abs. 4 SSV, neu Art. 77 Abs. 3 Bst. a E-BSSV) wird entsprechend der heutigen Praxis verallgemeinert, und findet neu nicht mehr nur für *polizeiliche* Massnahmen Anwendung, sondern generell für Anord-

⁹ SN 640 886

nungen, die den erwähnten Zeitraum nicht überschreiten. Neu wird aufgrund praktischer Bedürfnisse in Absatz 3 Buchstabe b zudem eine Ausnahme für Anordnungen im Zusammenhang mit Baustellen vorgesehen, bei denen die Arbeiten voraussichtlich nach spätestens einem Jahr beendet sind.

Absatz 4 entspricht bisherigem Recht (Art. 107 Abs. 2 SSV).

Absatz 5 legt als Ersatz für die heutige Bestimmung (Art. 106 Abs. 1 Bst. b SSV) fest, dass mit Ausnahme der in Absatz 2 genannten, bei allen Signalen, deren Anordnung nicht verfügt worden ist und bei Markierungen, jederzeit eine zu veröffentlichende Verfügung verlangt werden kann. Dieses Recht kommt aber nur Personen mit einem besonders schutzwürdigen Interesse zu, was verhindern soll, dass beliebige Anordnungen, die von der lokalen Bevölkerung akzeptiert werden, von Auswärtigen ohne näheren Bezug zur konkreten Anordnung angefochten werden können. Die neue Möglichkeit, nachträglich eine Verfügung und Veröffentlichung zu verlangen, gilt auch gegenüber den temporären Anordnungen, wenigstens soweit ein Rechtsschutzinteresse besteht.

Angeichts des neuen Absatz 5 wird sich die Behörde in Zukunft überlegen müssen, ob sie nicht auch jene Anordnungen, die nach den vorangehenden Absätzen nicht verfügt werden müssten, freiwillig vor deren Anbringung verfügen und veröffentlichen will, um einer nachträglichen Anfechtung zu entgehen.

Artikel 78: Mangelhafte oder fehlende Signale und Markierungen

Die in diesem Artikel genannten Varianten wurden in dieser Form vom Bundesamt für Justiz vorgeschlagen und stellen in Bezug auf den Rechtsschutz eine Ergänzung zur vorgenannten Bestimmung (Art. 77 Abs. 5 E-BSSV) dar. Sie basieren auf dem heutigen Artikel 106 Absatz 1 Bst. a SSV und dienen als dessen Ersatz.

Die Absätze 1 und 2 entsprechen vom Gehalt her dem heutigen Recht (Art. 106 Abs. 1 Bst. a SSV), nennen aber das besondere Interesse ausdrücklich als Voraussetzung.

Absatz 3 begründet neu den Anspruch auf eine anfechtbare Verfügung, sofern den Begehren nach Absatz 1 oder 2 nicht nachgekommen wird.

11. Kapitel: Zuständigkeiten, Mitwirkungsrechte und Aufsicht

Die in der Überschrift zu diesem Kapitel genannten Aspekte werden weitgehend im bisherigen Sinn geregelt, sind jedoch neu geordnet.

Artikel 79: Zuständigkeiten der Kantone

Absatz 1 begründet die grundsätzliche Vollzugskompetenz der Kantone (bisher: Art. 104 Abs. 1 SSV).

Absatz 2 begründet in einem ähnlichen Sinn wie bisher (107 Abs. 6 und 7 SSV) Mitwirkungsrechte der Signalisationsbehörden und der Polizei bereits in kantonalen Planungsverfahren. Dabei wird in Satz 1 (Art. 107 Abs. 6 SSV) mit Blick auf die praktische Bedeutung auch die Strassenraumgestaltung und die Sanierung von Strassen miteinbezogen und in Satz 2 (Art. 107 Abs. 7 SSV) weitgehend auf die bisherigen komplizierten Differenzierungen verzichtet und festgehalten, dass die kantonale Verkehrspolizei bei der Plangenehmigung für alle Haltestellen für Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr gleichermassen anzuhören ist.

Artikel 80: Zuständigkeiten des Bundes

Absatz 1 entspricht weitgehend der bisherigen Regelung (Art. 104 Abs. 3, 110 Abs. 2 SSV), wobei hinsichtlich der ausnahmsweisen kantonalen Kompetenz, Verkehrsanordnung im Zusammenhang mit der Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes zu erlassen, die ausdrückliche Beschränkung auf Nationalstrassen 1. und 2. Klasse (Art. 110 Abs. 2 SSV) fallengelassen und die Ausnahmekompetenz neu generell formuliert wird.

Absätze 2 und 3 entsprechen bisherigem Recht (Art. 104 Abs. 4, 111 Abs. 2 SSV).

Artikel 81: Zuständigkeiten und Mitwirkungsrechte bei Bahnen

Diese Bestimmung entspricht bisherigem Recht (Art. 104 Abs. 6, 112 SSV).

Artikel 82: Zuständigkeiten und Mitwirkungsrechte bei Verkehrsflächen in privatem Eigentum

Diese Bestimmung übernimmt bisheriges Recht (Art. 104 Abs. 5 Bst. a und b, 113 Abs. 2 und 3 SSV).

Artikel 83: Aufsicht

Bisher war Artikel 105 SSV mit dem Begriff «Aufsicht» betitelt. In diesem Artikel fanden sich aber neben der echten «Aufsicht» (z. B. Art. 105 Abs. 1 Satz 2 SSV) auch Aspekte, die als normaler Bestandteil der eigentlichen Zuständigkeit bewertet werden müssen (z. B. Art. 105 Abs. 1 Satz 1 SSV, der wohl eher eine «allgemeine Verantwortung» für die gesamte Strassensignalisation meint, welche sich ohne Weiteres aus der generellen Zuständigkeit einer Behörde ergibt). Im neuen Artikel 83 E-BSSV soll diese Vermischung behoben und wirklich nur noch die echte «Aufsicht» geregelt werden.

Absatz 1 begründet die Aufsichtspflicht über Signalisationen von Privaten oder privaten Organisationen (bisher: Art. 105 Abs. 1 und 2 SSV).

Absatz 2 regelt die Aufsicht, falls die Kantone die Signalisationszuständigkeit auf die Gemeinden übertragen haben (bisher: Art. 104 Abs. 2 SSV).

Absatz 3 weist die Kompetenz, örtliche Verkehrsanordnungen auf Durchgangsstrassen zu überprüfen und aufzuheben, neu dem UVEK statt wie bisher dem Bundesrat (Art. 110 Abs. 3 SSV) zu. Zudem hängt diese Überprüfungsmöglichkeit neu nicht mehr von einem Gesuch ab.

12. Kapitel: Strassenreklamen

Die bisherigen Reklamebestimmungen stammen aus dem Jahr 2006 und sind also relativ neu. Betreffend dieser Bestimmungen wird in den Eidgenössischen Räten bzw. deren Kommissionen eine parlamentarische Initiative diskutiert, die Auswirkungen auf die heutigen Bestimmungen haben könnte. Auch werden derzeit Überlegungen zu einer Norm betreffend Strassenreklamen angestellt. Zudem müsste der Regelungsgegenstand der Reklamen bei einer umfassenden inhaltlichen Überprüfung der Wegweiser mit einbezogen werden. Aus diesen Gründen werden die heutigen Bestimmungen weitgehend unverändert übernommen.

Die Reklamebestimmungen werden neu erst im Anschluss an die Bestimmungen betreffend Signalisation geregelt, weil es sich um Regelungsgegenstände handelt, die wenig gemeinsam haben, die unterschiedliche Zuständigkeiten aufweisen und auch in den Kantonen oft von unterschiedlichen Behörden wahrgenommen werden. Zudem ist hier auch der Adressat oder die Adressatin anders: Die Bestimmungen betreffen direkt jene, welche Reklamen machen wollen.

Artikel 84 bis 87

Diese Artikel wurden aus dem bisherigen Recht übernommen (Art. 95 bis 98 SSV). Änderungen ergeben sich einzig im Artikel 85 E-BSSV. Die bisherigen Absätze 1 und 2 von Artikel 96 SSV werden vertauscht und neu zuerst die Reklamen genannt, die in jedem Fall verboten sind, und erst dann jene, die je nach Situation verboten sind. Eine Neuerung wird vorgeschlagen beim bisher absoluten Verbot von Ankündigungen, welche Signale oder wegweisende Elemente enthalten. Im Verordnungsentwurf wird die Möglichkeit verankert, die Symbole der Wegweiser für Parkierungsflächen sowie Richtungspfeile auf Parkleitsystemen zu verwenden (Art. 85 Abs. 1 Bst. d E-BSSV). Eine weitere Änderung ist beim Verbot, Ankündigungen und Reklamen auf Fahrbahnen anzubringen, vorgesehen. Neu sollen hier nebst den

Fussgänger- auch die Begegnungszonen ausgenommen sein (Art. 85 Abs. 1 Bst. b E-BSSV). Damit wird ein neues mögliches Erkennungsmerkmal für Begegnungszonen geschaffen.

Artikel 88: Bewilligungen

Die Bestimmung gibt Artikel 99 SSV wieder und modifiziert diesen in einem einzelnen Punkt: Neu wird in Absatz 1 die Bewilligungszuständigkeit des ASTRA begründet, soweit es sich um Ankündigungen auf dem Nationalstrassen-Eigentum handelt.

13. Kapitel: Straf- und Schlussbestimmungen

Artikel 89: Strafbestimmungen

& Artikel 90: Anwendung der Verordnung, Ausnahmen

Diese Bestimmungen lehnen sich an die Artikel 114 und 115 der heutigen SSV an. Die Kompetenz, technische Normen als rechtsverbindlich zu erklären, bleibt weiterhin beim UVEK. Die Kompetenz zum Erlass von Weisungen wird dagegen - gleich wie in der neuen E-StBV - neu vom UVEK zum ASTRA verschoben.

Zu beachten ist, dass sowohl die als rechtsverbindlich erklärten technischen Normen wie auch die Weisungen des ASTRA ausschliesslich für Behörden verbindlich sind. Sollen dagegen Rechte und Pflichten von Privaten geschaffen werden, kann dies nicht mittels Weisungen geschehen, sondern es braucht eine Verordnung.

Artikel 90 Absatz 1 verweist auf den Anhang, der neu eine Liste der vom UVEK als rechtsverbindlich erklärten Normen enthält. Indem diese Normen in die vorliegende Verordnung integriert werden, kann die bisherige Verordnung über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen¹⁰ aufgehoben werden. Die Zuständigkeit zur Änderung des Anhangs wird gleichzeitig auf das UVEK übertragen.

Die Absätze 3 und 4 übernehmen weitgehend bisheriges Recht (Art. 115 Abs. 2 und 3 SSV unter Verzicht auf die bisher in Art. 115 Abs. 3 SSV genannten Telefonstationen).

Artikel 90a: Aufhebung bisherigen Rechts

Da die wesentlichen Inhalte der Verordnung vom 28. September 2001¹¹ über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen und die Verordnung des UVEK vom 12. Juni 2007¹² über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen in die E-BSSV integriert werden, können diese Verordnungen aufgehoben werden

Artikel 90b: Übergangsbestimmungen

Bestehende Signale, die dem bisherigen Recht, nicht aber den Anforderungen der neuen Verordnungen entsprechen, sind möglichst bald, spätestens aber bis zum Zeitpunkt X zu ersetzen oder zu entfernen. Davon ausgenommen sind Signale, bei denen nur das im Signal dargestellte Symbol modifiziert wurde. Konkret soll eine Übergangsfrist von 5 Jahren nach Inkrafttreten der neuen Verordnungen vorgesehen werden.

¹⁰ SR 741.211.5; <http://www.admin.ch/ch/d/sr/7/741.211.5.de.pdf>

¹¹ SR 741.213.3; <http://www.admin.ch/ch/d/sr/7/741.213.3.de.pdf>

¹² SR 741.211.5; <http://www.admin.ch/ch/d/sr/7/741.211.5.de.pdf>