



S352-0195

10. Dezember 2019

Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

**Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen
und die Begegnungszonen**

**Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation
von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendba-
ren Normen**

**Weisungen des UVEK über besondere Markierungen
auf der Fahrbahn**

Erläuterungen
der Erlasse im Zuständigkeitsbereich des UVEK

1. Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (Änderung)

Art. 4 Abs. 1

Im Rahmen eines in mehreren Städten durchgeführten Pilotversuchs wurde das Regime der «Fahrradstrasse» getestet. Wichtigstes Element der Fahrradstrasse ist, dass zugunsten des Veloverkehrsflusses vom Prinzip des Rechtsvortritts in Tempo-30-Zonen abgewichen werden kann. Die Befürchtung, dass mit dem neuen Vortrittsregime der Durchfahrtswiderstand für den MIV verringert wird, konnte nicht bestätigt werden. Auch eine Beschleunigung des Veloverkehrs konnte nicht festgestellt werden. Folglich kommt es durch dieses Regime zu keinen Einbussen betreffend Verkehrssicherheit, sofern einer sorgfältigen Auswahl und einer adäquaten Gestaltung von Fahrradstrassen die notwendige Beachtung geschenkt wird.

Tendenziell konnte eine Zunahme der Velofrequenzen festgestellt werden, was ein Indiz dafür ist, dass Fahrradstrassen einer Förderung und Bündelung des Veloverkehrs dienlich sind.

In der Vernehmlassung wurde von verschiedenen Seiten beantragt, das Regime der «Fahrradstrasse» in der aktuellen Revision zu berücksichtigen. Die Massnahme weist das Potential auf, einzelne Abschnitte insbesondere von Veloschnellrouten, die von der Agglomeration in die Innenstadt führen, aufzuwerten und die Attraktivität der Route für Radfahrer zu steigern. Die damit verbundene Entflechtungsmöglichkeit dient den Interessen des gesamten Fahrverkehrs.

Die Umsetzung der Massnahme bedingt, dass den Behörden die Kompetenz eingeräumt wird, in Tempo-30-Zonen mittels Vortrittssignalen vom Grundsatz des Rechtsvortritts abzuweichen. Voraussetzung dazu ist, dass es sich beim betroffenen Abschnitt der Tempo-30-Zone um einen Bestandteil des von der für die Strassen- und Wegeplanung zuständigen Behörde festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr handelt. Weitere Rahmenbedingungen, die für Fahrradstrassen empfehlenswert scheinen, sollen auf Normenebene festgelegt werden.

Während die Fahrradstrassen im Pilotprojekt noch mit einem Signal «Fahrradstrasse» gekennzeichnet wurden, soll nun auf dieses Signal und auch die bundesrechtliche Verankerung des Begriffs verzichtet werden. Der Versuch hat gezeigt, dass ein solches Signal keinen Mehrwert bringt und sogar zu Missverständnissen und Unsicherheiten bei den Verkehrsteilnehmenden führt. Zudem wird damit dem Grundsatz der massvollen Signalisation entsprochen. Es soll aber das bereits bekannte Velopiktogramm zur Verfügung gestellt werden, um entsprechende Abschnitte von Tempo-30-Zonen zu markieren.

Hinzuweisen ist darauf, dass bei der Schaffung einer Fahrradstrasse innerhalb einer bestehenden Tempo-30-Zone nur das Vortrittsregime geändert wird. Folglich braucht es hier kein gesondertes Gutachten. Die Anordnung ist wie jede andere «Kein Vortritt»-Signalisation zu verfügen und zu veröffentlichen. Wenn die Fahrradstrasse hingegen bereits bei der Schaffung einer neuen Tempo-30-Zone eingerichtet wird, ist diese Massnahme aber im Gutachten für die Geschwindigkeitsreduktion zu berücksichtigen. Es handelt sich dabei um eine Massnahme, die im Kurzbericht gestützt auf Artikel 3 Buchstaben e und g Erwähnung finden sollte.

Art. 6

Auch wenn die Tempo-30-Zone bereits bestehend ist, könnte die Einrichtung einer Fahrradstrasse als wesentliche Änderung betrachtet werden, welche die Pflicht auslöst, die Massnahme nach einem Jahr auf ihre Wirkung zu überprüfen. Um dies zu vermeiden wird klargestellt, dass die Einrichtung einer Fahrradstrasse keine zwingende Nachkontrolle nach sich zieht.

2. Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen (Aufhebung)

In der UVEK-Verordnung über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen (UVEK-VO; SR 741.211.5) werden etliche Schweizer Normen (SN) mittels statischer Verweisung für anwendbar und somit als rechtsverbindlich erklärt. Einige der dort aufgeführten Normen wurden inzwischen aufgehoben oder revidiert, weshalb sich in dieser Verordnung teilweise Verweise auf nicht mehr existente Normen finden. Folglich hätte hinsichtlich dieser Verordnung in jedem Fall Revisionsbedarf bestanden.

Es stellt sich aber ohnehin die Frage, ob das System der Rechtsverbindlicherklärung von technischen Normen in diesem Zusammenhang Sinn macht. Eine Norm bildet den Stand der Technik ab und ist somit auf den idealen Zustand ausgerichtet. Die Signalisationsverordnung hingegen ist darauf ausgerichtet, einen Standard zu erreichen, der grundsätzlich unabhängig vom jeweiligen Standort erreicht werden kann. Sie stellt Mindestanforderungen auf, welche von den Signalisationsbehörden stets zu berücksichtigen sind. Insofern sind die Zielsetzungen von Verordnung und Norm unterschiedlich. Das heutige System der Rechtsverbindlicherklärung verleitet die für die Ausarbeitung der Normen zuständigen Kommissionen dazu, die Normen zu stark an den Minimalanforderungen auszurichten. Denn nur so kann eine Aufnahme in die UVEK-VO erreicht werden. Dieser falsche Anreiz soll mit einem Systemwechsel beendet werden, der eine Aufhebung der UVEK-VO erfordert. Der Spielraum für die Normen wird somit grösser und ihre Bedeutung wird dadurch im Ergebnis gestärkt.

Zudem wird mit der Rechtsverbindlichkeit die Möglichkeit ausgeschlossen, in besonderen Fällen von der Norm abzuweichen und andere gleichwertige Lösungen zu wählen. Im Übrigen enthalten die in der UVEK-VO für anwendbar erklärten Normen viele Bestimmungen, die keiner Rechtsverbindlichkeit bedürfen. Die Normen bilden den Stand der Regelkunde betreffend Signalisation und Markierung ab. In einem allfälligen Rechtsstreit würden diese Normen daher auch ohne Bestehen der UVEK-VO als Stand der Regelkunde angesehen und von den Gerichten bei der Einzelfallbeurteilung herangezogen werden. (analog den SIA-Normen bei Baurechtsstreitigkeiten). Allein schon deshalb ist nicht davon auszugehen, dass die Signalisationsbehörden ohne Grund von den darin enthaltenen Vorgaben abweichen würden. Der Hauptzweck der UVEK-VO, der in der Vereinheitlichung der Signalisationsmassnahmen zu erblicken ist, wird daher auch ohne diese Verordnung erfüllt. Schliesslich ist auch noch darauf hinzuweisen, dass rechtsverbindliche Normen nach Publikationsrecht amtlich publiziert und gebührenfrei zur Verfügung gestellt werden sollten. Letzteres ist bei den für rechtsverbindlich erklärten SN nicht der Fall. Sie können nur gegen Entgelt beim Schweizerischen Verband für Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) bezogen werden.

Die angeführten Argumente sprechen für die Aufhebung.

Gewisse Inhalte dieser Normen sollen aber weiterhin verbindlich bleiben, wie beispielsweise die Norm betreffend touristische Signalisation an Haupt- und Nebenstrassen. Dies geschieht mittels einer in die SSV aufzunehmenden befristeten Bestimmung. Im Rahmen einer künftigen Revision sollen dann diese wichtigen Inhalte in die SSV integriert werden.

3. Weisungen über die besonderen Markierungen (Änderung)

Die vom UVEK erlassenen Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn werden auf Antrag von kantonalen Vollzugsbehörden angepasst. Zwei neue besondere Markierungen richten sich an den Fussverkehr und sollen die Verkehrssicherheit durch eine Erhöhung der Aufmerksamkeit bei den Fussgängern verbessern. Zudem wird ermöglicht, eine Markierung «Hinweis auf die Verwendung der Parkscheibe» innerhalb einer «Zone Parkieren mit Parkscheibe» anzubringen. Schliesslich wird auch noch vorgesehen, dass Abstellflächen, die über eine Infrastruktur zum Aufladen von Elektrofahrzeugen verfügen, grün eingefärbt werden können.

Die Massnahme Hinweis «Strassenbahn» (Ziffer 7) bei Fussgängerstreifen stellt ein Mittel dar, um der Unfallträchtigkeit der Schnittstelle Tramschiene/Fussgängerstreifen entgegenzuwirken. Ein vom ASTRA gemeinsam mit den hauptsächlich betroffenen Städten durchgeführter Versuch hat gezeigt, dass diese Massnahme tatsächlich einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit aufweist.

Bei der Massnahme Hinweis «Füessli» (Ziffer 8) handelt es sich um ein Signalisationsmittel, mit dem geeignete, vortrittsbelastete Fussgängerquerungsstellen gekennzeichnet werden können. Damit erhalten die Vollzugsbehörden ein neues Mittel, um auch dort, wo Fussgängerstreifen ungeeignet sind, ein gebündeltes Queren anzubieten bzw. für Kinder (bspw. zur Schulwegsicherung) geeignete Querungsstellen zu kennzeichnen. Diese Markierung wird bereits heute von einigen Signalisationsbehörden verwendet. Sie stellt insbesondere innerhalb von Tempo-30-Zonen eine sinnvolle Massnahme dar, da dort Fussgängerstreifen nur ausnahmsweise markiert werden dürfen.

Die Massnahme «Hinweis auf die Verwendung der Parkscheibe» (Ziffer 9) entspricht einem Antrag von Polizeibehörden. Erfahrungen haben gezeigt, dass Fahrzeuglenker innerhalb von grossflächigen weiss markierten Parkierzonen «Zone Parkieren mit Parkscheibe» häufig unsicher sind, ob sie sich noch innerhalb der Zone befinden oder nicht. Für solche grossflächigen Parkierzonen soll daher die Möglichkeit geschaffen werden, nach Verzweigungen mittels einer Markierung auf der Fahrbahn an die Geltung der Zonensignalisation «Zone Parkieren mit Parkscheibe» zu erinnern.

Die Massnahme «Grüne Einfärbung von Ladeplätzen für Elektrofahrzeuge» entspricht einem politischen Anliegen (vgl. Motion «Grüne Zonen für Elektrofahrzeuge» (17.4040) der Grünliberalen Fraktion) und soll auch das Auffinden der Ladestationen erleichtern.