



Änderung strassenverkehrsrechtlicher Verordnungen (VRV, SSV, VTS und OBV)

Detailerläuterungen vom 24.6.2015 mit Ergänzungen vom Januar 2016 (kursiv)

Die Klammerbemerkungen hinter den Bestimmungen bedeuten:
aufgehoben = Die Bestimmung wurde ganz oder teilweise aufgehoben.
modifiziert = Der Regelungsinhalt wurde modifiziert.
neu = Der Regelungsinhalt der Bestimmung ist neu.

1. Änderung der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11)

Artikel 3 Absatz 3 (*aufgehoben*)

Für die Regel, gemäss welcher eine Radfahlerin oder ein Radfahrer die Pedale nicht loslassen darf, besteht kein Bedarf. Dass die Lenkerinnen und Lenker von Fahrzeugen ihr Fahrzeug stets beherrschen müssen, wird bereits in Artikel 31 Absatz 1 SVG ausdrücklich festgehalten. Die Konkretisierung in Artikel 3 Absatz 3 VRV betreffend Nichtloslassen der Lenkvorrichtung erscheint angebracht, um zu verdeutlichen, was elementar ist, um das Fahrzeug zu beherrschen. Ein kurzfristiges oder – je nach Situation – auch längerfristiges Loslassen der Pedale steht der Beherrschung des Fahrzeugs nicht zwingend entgegen.

Artikel 3b (*modifiziert*)

Die Differenzierung, dass Mofahelme lediglich typengeprüft sein müssen, nicht aber den internationalen Vorgaben entsprechen müssen, ist historisch erklärbar. Aus heutiger Sicht ist diese Differenzierung aber nicht mehr erforderlich, zumal Mofahelme bereits heute regelmässig nach ECE-Reglement Nr. 22 geprüft sind. Da für diese Änderung eine Übergangsfrist von fünf Jahren besteht, wird sie finanziell auch für jene Personen kaum spürbar sein, die noch im Besitz von Helmen sind, die nicht nach ECE-Reglement geprüft wurden.

Artikel 4 Absatz 4 (*aufgehoben*)

Diese Vorschrift, nach der bei der Begegnung mit Tierfuhrwerken und Tieren so zu fahren ist, dass die Tiere nicht erschreckt werden, ist durch Artikel 42 Absatz 1 SVG sowie Artikel 26 SVG ausreichend abgedeckt. Angesichts der heute geringen Bedeutung von Tierfuhrwerken besteht für eine konkretisierende Wiederholung dieser Vorschriften in der Verordnung kein Bedarf.

Artikel 7 Absatz 1 (*aufgehoben*)

Das in Satz 1 enthaltene Rechtsfahrgebot ergibt sich bereits aus dem SVG (Art. 34 Abs. 1). Die heute in Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 enthaltene Ausnahmeregelung steht zudem im Widerspruch zur Verkehrsregel gemäss SVG, wonach man sich insbesondere auf unübersichtlichen Strecken an den rechten Strassenrand halten solle. Gewölbte oder sonst schwer zu befahrende Strassen sind nämlich häufig unübersichtlich. Die in Absatz 1 Satz 2 enthaltene Ausnahmeregelung ist demnach auch aus Sicherheitsüberlegungen eher kontraproduktiv.

Artikel 7 Absatz 4 *(aufgehoben)*

Wie an Haltestelle-Inseln vorbeizufahren ist, ergibt sich bereits aus den übrigen Verkehrsregeln. Besteht zusätzlicher Regelungsbedarf, so wird dies mittels Signalisation vor Ort bewerkstelligt (lokale Verkehrsanordnungen). Dass auf Fussgänger oder Benutzer fahrzeugähnlicher Geräte besonders Rücksicht zu nehmen ist, stellt eine unnötige Wiederholung vom Grundsatz gemäss Artikel 33 Absatz 3 SVG dar.

Artikel 8 Absatz 4 *(neu)*

Sofern eine entsprechende Markierung besteht, sollen Radfahrer künftig auf Rechtsabbiegestreifen entgegen dem allgemeinen Verkehr geradeausfahren dürfen (vgl. Erläuterungen zu Artikel 74a SSV).

Artikel 16 Absatz 2 *(aufgehoben)*

Diese Bestimmung, wonach gegenüber voranfahrenden vortrittsberechtigten Fahrzeugen ein Abstand von 100 m zu halten ist, kann den falschen Eindruck erwecken, die Verfolgung vortrittsberechtigter Fahrzeuge sei zulässig, sofern man den vorgeschriebenen Abstand einhält. Sie ist insbesondere durch die Abstandsregel von Artikel 34 Absatz 4 SVG, wonach gegenüber allen Strassenbenützern ein ausreichender Abstand zu wahren ist, ausreichend abgedeckt.

Artikel 17 Absatz 3 *(modifiziert)*

Während gemäss geltendem Recht das Rückwärtsfahren quasi beliebig zulässig ist, soll dies künftig auf das wirklich Notwendige beschränkt sein; nämlich auf das Manövrieren, auf das Rückwärtsfahren kurzer Strecken und auf jene Fälle, in denen eine Weiterfahrt bzw. ein Wenden nicht möglich ist. Dies dient der Verkehrssicherheit, da es sich beim Rückwärtsfahren um ein sehr gefährliches Manöver handelt, welches immer wieder zu tödlichen Verkehrsunfällen führt. Zudem soll künftig auch nicht mehr erwähnt werden, dass beim Rückwärtsfahren über längere Strecken die Strassenseite benutzt werden muss, die für den Verkehr in gleicher Richtung bestimmt ist. Diese Regelung steht ohnehin in potentiellm Widerspruch zu Artikel 36 Absatz 4 SVG, wonach der Rückwärtsfahrende andere Strassenbenützer nicht behindern darf und stets vortrittsbelastet ist. Eine Rückwärtsfahrt über eine längere Strecke wird den Verkehr aber regelmässig behindern, unabhängig davon, auf welcher Strassenseite das Manöver ausgeführt wird. Grundsätzlich soll das Rückwärtsfahren über längere Strecken daher soweit als möglich vermieden werden. Ist es dennoch ausnahmsweise nötig, so hat der Rückwärtsfahrende vor allem die Regelungen von Artikel 36 Absatz 4 SVG sowie Artikel 17 Absatz 2 VRV zu beachten.

Das Rückwärtsfahren über längere Strecken bleibt somit gestattet, wenn es erforderlich ist. Wenn es nicht erforderlich ist, soll darauf verzichtet werden.

Artikel 18 Absatz 3 *(modifiziert)*

Diese Bestimmung, die bei Haltestellen öffentlicher Verkehrsbetriebe jegliches Halten auf dem angrenzenden Trottoir untersagt, ist durch die 10 m-Regel des ersten Satzes dieser Bestimmung sowie Artikel 41 Absatz 1^{bis} VRV, wonach das Parkieren auf dem Trottoir grundsätzlich untersagt ist, sofern Signale oder Markierungen es nicht ausdrücklich zulassen, ausreichend abgedeckt.

Artikel 19 Absatz 2 Bst. e *(modifiziert)*

Bei der Bestimmung, wonach ausserorts das Parkieren näher als 50 m bei Bahnübergängen und innerorts näher als 20 m bei Bahnübergängen verboten ist, handelt es sich um eine unnötige und auch kaum bekannte Differenzierung. Die 20 m-Regel ist grundsätzlich ausreichend. Wo dies ausnahmsweise nicht der Fall ist, kann der Geltungsbereich des Verbotes mittels Signalisation erweitert werden.

Artikel 20 Absatz 2 *(aufgehoben)*

Die Bewilligung des gesteigerten Gemeingebrauchs ist eine kantonale Angelegenheit und betrifft nicht nur das regelmässige nächtliche Abstellen von Fahrzeugen an der gleichen Stelle (öffentliches Sachenrecht). Es ist nicht Aufgabe des Bundesrechts (in unvollständiger Weise) auf eine allenfalls bestehende kantonale Bewilligungspflicht hinzuweisen. Die Bestimmung ist daher aufzuheben.

Artikel 23 Absatz 2 *(modifiziert)*

Diese Verwendungsregel für das Pannensignal aufgrund fehlender Fahrzeugbeleuchtung oder ausserordentlicher Witterungsverhältnisse ist nicht erforderlich. Hier reichen die Vorschriften betreffend die Verwendung der Lichter an abgestellten Fahrzeugen (Art. 31 VRV). Im Falle von defekten Lichtern darf das Fahrzeug nur aus zwingenden Gründen auf die Fahrbahn. Abgesehen vom separat erwähnten Fall des Pannestreifens ist daher kein Fall ersichtlich, wo ein Fahrzeug vorschriftsgemäss abgestellt wird und die Kennzeichnung mittels Pannendreieck dennoch nötig sein sollte.

Artikel 23 Absatz 4 *(aufgehoben)*

Was unter «Pannlampen» zu verstehen ist, wird einerseits nirgends definiert, andererseits wird die Verwendung von «Pannlampen» durch die Streichung dieser Bestimmung auch nicht ausgeschlossen. Artikel 40 SVG gebietet bereits eine angemessene Warnung der übrigen Strassenbenützer, wo es die Sicherheit erfordert und verbietet unnötige und übermässige Warnsignale. Satz 2 der Bestimmung ist durch das Gefährdungsverbot von Artikel 26 Absatz 1 SVG ausreichend abgedeckt.

Artikel 23 Absatz 5 *(aufgehoben)*

Die Bestimmung, wonach das Aufstellen des Pannensignals und das Einschalten der Warnblinklichter nicht von der Beachtung der Verkehrsregeln entbinden, kann aufgehoben werden. Dass die Verkehrsregeln auch in diesem Fall, soweit möglich, einzuhalten sind, gilt auch ohne ausdrückliche Nennung in Artikel 23 Absatz 5 VRV.

Artikel 24 Absatz 1 *(aufgehoben)*

Diese Bestimmung, wonach schwere Motorwagen einen Abstand von rund 100 m zum Bahnübergang zu wahren haben, wenn sie ausserorts vor Bahnübergängen halten müssen, ist veraltet. Früher, als schwere Motorwagen ausserorts nur 60 km/h fahren durften, machte die Regel noch Sinn. Wenn bei Bahnübergängen angehalten werden musste, sollte so auch gleich die Gelegenheit genutzt werden, den schnelleren Fahrzeugen an dieser Stelle das Überholen zu ermöglichen. Dafür besteht heute kaum noch Bedarf.

Artikel 25 Absatz 5 *(aufgehoben)*

Die Bestimmung, wonach beim Warten hinter der stillstehenden Strassenbahn ein Abstand von wenigstens 2 m freizulassen ist, wird durch die allgemeinen Abstandsvorschriften (Art. 34 Abs. 4 SVG sowie Art. 12 VRV) ausreichend abgedeckt. Überdies dürfte diese Regel kaum bekannt sein.

Artikel 26 *(aufgehoben)*

Die Regelung betreffend Kolonnenverkehr und Umzüge sind veraltet. Insbesondere geschlossene Fussgängerkolonnen sind kaum noch anzutreffen. Auch die Regelung von Absatz 3 betreffend Raupenfahrzeuge ist nichts weiter als eine konkretisierende Wiederholung dessen, was ohnehin gilt. Der Inhalt der Regelungen ist durch die allgemeinen Verkehrsregeln des SVG ausreichend abgedeckt (vgl. Art. 34 Abs. 4 SVG und Art. 35 Abs. 3 SVG).

Artikel 36 Absatz 6 *(modifiziert)*

Die Heraufsetzung der Mindestgeschwindigkeit für die Benutzung des linken Fahrstreifens auf dreispurigen Autobahnen von «über 80 km/h» auf «über 100 km/h» führt zur Erhöhung des Verkehrsflusses und ist allein schon deshalb sinnvoll. *Die Mindestgeschwindigkeit von 100 km/h bezieht sich auf die Geschwindigkeit, welche ein Fahrzeug erreichen kann und darf. Massgebend hierfür ist die fahrzeugartbedingte Höchstgeschwindigkeit gemäss Artikel 5 VRV sowie der Eintrag in der Typengenehmigung (bzw. im Fahrzeugausweis bei Fahrzeugen, die von der Typengenehmigung befreit sind).* Zwar wird den Gesellschaftswagen (Reisecars) dadurch die Benützung des linken Fahrstreifens auf dreispurigen Autobahnen untersagt, was für diese Fahrzeugarten einen Nachteil zur Folge hat. Insgesamt ist die Anzahl der Personen, die von einer solchen Änderung profitieren aber ungleich höher, als die Anzahl derer, für die sich aus dieser Änderung ein Nachteil ergibt. Da diese Einschränkung auch nicht zu einem Überholverbot für Gesellschaftswagen auf dreispurigen Autobahnen führt (das Überholen auf dem Mittelstreifen bleibt zulässig), überwiegen die Vorteile dieser Änderung klar deren Nachteile. Zudem stammt die «über 80 km/h Regel» noch aus der Zeit als Autobahnen/Autostrassen nur für Fahrzeuge zugänglich waren, die mindestens 60 km/h fahren durften und nicht wie heute mindestens

80 km/h. Im Gegensatz zu damals ergibt das Abstützen auf 80 km/h für den linken Fahrstreifen heute kaum noch Sinn.

Artikel 38 Absatz 2 (*aufgehoben*)

Die Regelung, wonach Führerinnen und Führer schwerer Motorwagen auf Bergstrassen den Gegenverkehr auf nachfolgende Wagen aufmerksam zu machen haben, ist zu streichen. Es ist ohnehin unklar, wie auf nachfolgende schwere Motorwagen aufmerksam zu machen ist. Im Übrigen sind die allgemeinen Regelungen für das Verhalten auf steilen Strassen ausreichend.

Artikel 39 Absatz 1 (*aufgehoben*)

Ein generelles Überholverbot in Tunneln erscheint unnötig. Sofern notwendig, werden in der Praxis aus Sicherheitsüberlegungen ohnehin regelmässig Sicherheitslinien eingesetzt.

Artikel 40 Absatz 2 (*aufgehoben*)

Fahrräder mit Anhänger nur ausnahmsweise auf dem Radweg zuzulassen, ist eine unnötige und mit Blick auf die Verkehrssicherheit auch ungerechtfertigte Differenzierung. Die Regelung ist insbesondere für Fahrräder mit Kinderanhänger nicht sachgerecht und bedarf daher einer Korrektur. Da Fahrradanhänger nicht breiter als Fahrräder sein dürfen, bedarf es auch keiner Anpassung der Radwege.

Artikel 41b Absatz 3 (*modifiziert*)

Radfahrende sollen künftig in sämtlichen Kreiseln vom Rechtsfahrgebot abweichen dürfen. Der Bedarf, aus Sicherheitsgründen vom Rechtsfahrgebot abzuweichen, besteht nämlich nicht nur in Kreiseln ohne Fahrstreifenunterteilung.

Artikel 47 Absatz 4 (*aufgehoben*)

Die Regel, wonach Fussgänger bei dichtem Verkehr auf dem Streifen rechts zu gehen und die Fahrbahn möglichst in Gruppen zu überschreiten haben, erscheint unnötig. Es stellt sich ohnehin die Frage, ob und wie man eine solche Bestimmung kontrollieren und durchsetzen will.

Artikel 47 Absatz 6 (*aufgehoben*)

Dies ist eine veraltete Regel. Heute wird bei Verzweigungen mit Verkehrsregelung der Fussgängerstreifen ohnehin immer separat geregelt. Dass Zeichen der Polizei den anderen Regeln, Signalen und Markierungen vorgehen, ergibt sich nicht zuletzt aus Artikel 27 Absatz 1 SVG.

Artikel 48 Absatz 2 (*aufgehoben*)

Die Ausnahme, dass Fussgänger die Fahrbahn benützen dürfen, wenn sie sperrige Gegenstände tragen, ist nicht sachgerecht und folglich aufzuheben.

Artikel 49 (*aufgehoben*)

Die Regelungen für Fussgängerkolonnen sind veraltet und daher aufzuheben (vgl. Erläuterungen zu Art. 26 VRV).

Artikel 54 Absatz 3 (*aufgehoben*)

Die Problematik von Schaulustigen ist genereller Natur und eine spezifische Regelung im Strassenverkehrsrecht erscheint als nicht sachgerecht. Die Sanktionierung von Verstössen gegen dieses Gebot dürfte in den meisten Fällen auch nicht möglich sein, da die Polizei in diesen Situationen mit anderen Aufgaben ausgelastet ist und für eine Aufnahme der Personalien von Schaulustigen kaum Zeit sein dürfte. Die Polizei verfügt über eine umfassende Weisungsbefugnis, die es ihr erlaubt, Schaulustige zum Verlassen der Unfallstelle aufzufordern.

Artikel 57 Absatz 1 (*aufgehoben*)

Die Regel, wonach namentlich nach Reparaturen und nach dem Waschen des Fahrzeugs die Bremsen zu prüfen sind, ist in der heutigen Zeit nicht mehr sachgerecht und im Grundsatz ohnehin bereits im SVG enthalten (Art. 29 SVG). Das Fahrzeug muss immer im betriebssicheren Zustand sein, gleichgültig ob es gerade repariert und gewaschen oder aber lediglich über Nacht in der Garage abgestellt wurde.

Artikel 58 Absatz 2 (*modifiziert*)

Es besteht kein Bedarf dafür, vorzuschreiben, welche Masse ein Signalkörper aufweisen soll und wie er genau auszugestalten ist. Aus Sicht des Strassenverkehrs ist lediglich wichtig, dass solche, die Rückseite des Fahrzeugs überragenden Teile, deutlich gekennzeichnet werden.

Artikel 58 Absatz 5 (*aufgehoben*)

Die Ausnahme, wonach landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, die Anhänger mit einer mehr als 2,55 m breiten Ladung ziehen, nicht über entsprechende Rückspiegel verfügen müssen, wird aufgehoben. Es handelt sich hierbei um eine aus heutiger Sicht nicht mehr gerechtfertigte Ausnahme, die auch aus Sicherheitsüberlegungen aufgehoben werden soll. Solche landwirtschaftlichen Fahrzeuge sind langsame Fahrzeuge, die entsprechend oft überholt werden. Daher ist es für die Fahrerinnen und Fahrer eines solchen Fahrzeugs umso wichtiger, einen Überblick über das Geschehen hinter dem Fahrzeug zu haben.

Artikel 59 (*aufgehoben*)

Die Bestimmung betreffend Schutz der Fahrbahn soll künftig nur noch vorsehen, dass die Fahrzeugführenden jede Beschmutzung der Fahrbahn zu vermeiden haben und dass sie im Falle der Beschmutzung der Fahrbahn für die Warnung und rasche Beseitigung der Beschmutzung zu sorgen haben. Der heutige Satz 2 von Absatz 1, welcher verlangt, dass die Räder zu reinigen sind, bevor ein Fahrzeug Baustellen, Gruben oder Äcker verlässt, wird durch den ersten Satz ausreichend abgedeckt.

Artikel 67 Absatz 6 und 7 (*aufgehoben*)

Auf diese aus heutiger Sicht unnötige Differenzierung soll künftig verzichtet werden. Es ist nicht gerechtfertigt, älteren Fahrzeugen höhere Achslasten einzuräumen als neueren Fahrzeugen, welche tendenziell auch ein höheres Sicherheitsniveau gewährleisten können. Die von der Aufhebung betroffenen Fahrzeuge haben nun bereits sehr lange von der Sonderregel profitiert. Sie sollen mittels Übergangsbestimmung noch sieben Jahre von dieser Regelung profitieren können. Danach gilt für diese Fahrzeuge, soweit sie noch im Verkehr sind, dieselbe Achslast wie für alle anderen Fahrzeuge auch.

Artikel 68 und 69 (*modifiziert und aufgehoben*)

Die Einschränkung, wonach an anderen Fahrzeugen als Motorwagen nur einachsige Anhänger mitgeführt werden dürfen (Art. 69 Abs. 1), wird fallengelassen. Da eine differenzierte Regelung nicht mehr erforderlich ist, kann Artikel 69 Absatz 2 in Artikel 68 integriert und Artikel 69 aufgehoben werden. Ausserdem soll in Artikel 68 Absatz 2 Bst. a die Ausnahme verankert werden, dass mit kantonaler Bewilligung auch drei Anhänger an gewerblichen Motorkarren gezogen werden dürfen. Damit wird dem Anliegen nachgekommen, für die Zulassung touristischer Wegebahnen (auch unter der Bezeichnung «tschu tschu Bahn» bekannt) künftig keine Ausnahmegewilligung des ASTRA mehr zu benötigen.

Artikel 71 Absatz 2 (*aufgehoben*)

Es besteht kein Bedarf dafür, der kantonalen Bewilligungsbehörde vorzuschreiben, wie eine Strasse beschaffen sein muss, damit auf ihr das Schleppen von Holz und dergleichen bewilligt werden kann. Die kantonale Bewilligungsbehörde soll selbst entscheiden, wo und unter welchen Voraussetzungen dies bewilligt werden kann.

Artikel 71 Absatz 3 (*aufgehoben*)

Das Stossen von Motorfahrzeugen soll verboten werden, weshalb diese Bestimmung aufzuheben ist.

Artikel 73 Absatz 5 (*modifiziert*)

Es soll verdeutlicht werden, dass der Sinn dieser Bestimmung darin liegt, das Abwehen der Ladung zu verhindern. Dazu muss die Ladung aber nicht immer mit Blachen, Planen oder dergleichen abgedeckt werden, sondern je nach Ladung können auch andere Massnahmen ausreichen (z.B. das Sichern von Heu mit Netzen).

Artikel 74 Absatz 2 (*modifiziert*)

Diese Regelung, wonach Motorfahrzeuge und Anhänger zum regelmässigen Transport von Klautieren nur verwendet werden dürfen, wenn sie dafür geprüft sind, soll sich künftig auch auf Huftiere (insb. Pferde) beziehen. Dafür, dass bisher nur Klautiere genannt wurden, gibt es keinen ersichtlichen Grund.

Artikel 75 (*aufgehoben*)

Für diese Regelung zum Leichentransport besteht kein Bedarf im Strassenverkehrsrecht, da weder ein Bezugspunkt zur Verkehrssicherheit noch zum Umweltschutz besteht.

Artikel 82 Absatz 2 (*neu*)

Diese Konkretisierung bezüglich zulässiger Länge der Fahrzeugkombination von Schaustellern stellt eine sinnvolle und erwünschte Neuerung dar. Bisher ist in den Weisungen des EJPD vom 27. Juni 1974 geregelt, dass die Länge des Zuges samt Ladung keinesfalls 26 m übersteigen soll. Kantone, die Schaustellerbetriebe beheimaten und daher Bewilligungen für das Mitführen von zwei Anhängern ausstellen, haben das Anliegen geäussert, die Gesamtzuglänge direkt in der VRV zu regeln und diese (analog Art. 79 Abs. 2 Bst. a VRV) auf 30 m festzulegen. Da eine Bewilligung mit besonderen Auflagen wie z.B. betreffend Höchstgeschwindigkeit nach wie vor erforderlich sein wird, kann diesem Anliegen entsprochen werden.

Artikel 97 Absatz 1 (*neu*)

Die in Artikel 97 Absatz 1 festgehaltene Weisungskompetenz des UVEK wird auf das ASTRA übertragen.

2. Änderung der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)

Artikel 10 Absatz 1 und 3 *(aufgehoben)*

Das Signal «Distanzbaken» weist keinen Mehrwert auf. Es soll daher aufgehoben werden. Die übrigen Gefahrensignale, die zur Warnung vor Bahnübergängen dienen, wie das Signal «Schranken», «Bahnübergang ohne Schranken», «Andreaskreuz» sowie die weiteren allgemeinen Gefahrensignale und Lichtsignale sind ausreichend, um auf die Gefahren, die von einem Bahnübergang ausgehen, aufmerksam zu machen.

Artikel 11 Absatz 1 *(modifiziert)*

Fussgängerstreifen, die ein Fahrzeugführender nicht rechtzeitig erkennen kann sowie solche, die sich auf dicht und schnell befahrenen Strassen befinden, entsprechen nicht den Anforderungen und sind gefährlich. Daher sind die Bedingungen für das Aufstellen des Gefahrensignals «Fussgängerstreifen» zu verschärfen. Die Bestimmung ist dahingehend zu ändern, dass dieses Signal einerseits nur noch bei Fussgängerstreifen ausserorts verwendet werden darf und andererseits damit nicht eine unzureichende Sichtweite kompensiert werden darf. Fussgängerstreifen, die nicht dem anerkannten Stand der Verkehrssicherheit entsprechen, wie er sich aus den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) ergibt, sind innerhalb von fünf Jahren zu eliminieren (vgl. Übergangsbestimmung Art. 117d SSV). Somit beinhaltet diese Änderung auch eine Koordination des Signalisationsrechts mit der überarbeiteten VSS-Norm betreffend Fussgängerstreifen.

Artikel 14 Absatz 2 *(aufgehoben)*

Das Signal «Flugzeug» wird aufgehoben. Es ist unnötig, wo mit tieffliegenden Flugzeugen gerechnet werden muss und unzureichend, wo mit rollenden Flugzeugen gerechnet werden muss.

Artikel 14 Absatz 3 *(aufgehoben)*

Das Signal «Seitenwind» wird aufgehoben. Ein Windsack macht mehr Sinn, um Fahrzeugführende für besonders prekäre Windverhältnisse zu sensibilisieren.

Artikel 18 Absatz 5 *(modifiziert)*

Diese Bestimmung wird dahingehend weiterentwickelt, dass das Freigeben des Befahrens von Einbahnstrassen im Gegenverkehr für Radfahrende und Motorfahrradfahrende dem Grundsatz entspricht. Denn Einbahnstrassen werden häufig aufgrund enger Platzverhältnisse geschaffen, die das Befahren von mehrspurigen Fahrzeugen im Gegenverkehr unmöglich machen oder zumindest stark erschweren. Die Platzverhältnisse für einspurige Fahrzeuge im Gegenverkehr mit mehrspurigen Fahrzeugen sowie Motorrädern reichen aber häufig aus. Diese Änderung entspricht bereits heute der Signalisationspraxis verschiedener Städte.

Selbstverständlich müssen die zugelassenen Fahrzeugkategorien, welche die Einbahnstrasse im Gegenverkehr befahren dürfen, weiterhin auf einer Zusatztafel angezeigt werden. Fehlt eine Zusatztafel, so dürfen Radfahrende und Motorfahrradfahrende die Einbahnstrasse nicht im Gegenverkehr befahren. Für die (Motor-)Fahrradfahrenden ändert sich somit nichts. Die Bestimmung beinhaltet eine Anweisung an die Vollzugsbehörden. Diese sollen angehalten werden, entsprechende Ausnahmen zu signalisieren, sofern keine Gründe der Verkehrssicherheit dagegen sprechen. Die Prüfpflicht beschränkt sich dabei auf den Zeitpunkt der Anordnung der Einbahnstrasse. Es soll ganz bewusst darauf verzichtet werden, die Vollzugsbehörden zu verpflichten, bei allen bereits bestehenden Einbahnstrassen zu prüfen, ob der Velogegenverkehr nicht doch zugelassen werden kann. Selbstverständlich dürfen sie dies aber auf freiwilliger Basis tun.

Artikel 18 Absatz 7 *(aufgehoben)*

Die Regelung, wonach bei Einbahnverkehr mit wechselnder Fahrtrichtung der Fahrzeugführende beim Signal «Einfahrt verboten» nur weiterfahren darf, wenn er die ganze Strecke innerhalb der verbleibenden Einfahrtszeit zurücklegen kann, ist aufzuheben. Insbesondere ortsunkundige Fahrzeugführende können dies kaum abschätzen.

Artikel 24 Absatz 4 (*modifiziert*)

Das Signal «Kreisverkehrsplatz» konnte bis anhin nur in Kombination mit dem Signal «Kein Vortritt» verwendet werden. Neu ist dies nur noch vor der Einfahrt in den Kreisel zwingend erforderlich.

Dass das Signal «Kein Vortritt» vor der Einfahrt in den Kreisel dem Signal «Kreisverkehrsplatz» beige-fügt werden muss, entspricht den internationalen Vorgaben.

Artikel 28 Absatz 2 (*aufgehoben*)

Diese Bestimmung, wonach das Signal «Mindestabstand» nur soweit notwendig und namentlich vor Brücken und ähnlichen Kunstbauten angebracht wird, ist unnötig. Die Aufzählung „namentlich vor Brücken und ähnlichen Kunstbauten“ ist einerseits nicht abschliessend und Signale sollen ohnehin nur aufgestellt werden, wo dies notwendig ist (Art.101 Abs. 3 SSV). Dieser Absatz ist daher im Ergebnis ohne Mehrwert.

Artikel 33 Absatz 1 (*modifiziert*)

Dass das Signal «Radweg» nur Fahrerinnen und Fahrer einspuriger Fahrräder und Motorfahrräder zur Benützung des Radwegs verpflichten soll, stellt eine unnötige Differenzierung dar, die aus Verkehrssicherheitsüberlegungen nicht zu rechtfertigen ist. Die Tendenz ist eher dahingehend, mehr Fahrzeuge auf Radwegen zuzulassen, weshalb die Pflicht zur Benützung des Radwegs künftig auch für mehrspurige Fahrräder gelten soll.

Artikel 41 (*aufgehoben*)

Die Signale «Einfahrt von rechts» und «Einfahrt von links» werden aufgehoben. Es besteht kein Bedarf, eine Autobahneinfahrt auf diese Weise zu kennzeichnen. In den seltenen Fällen, wo eine entsprechende Kennzeichnung erforderlich erscheint, wird bereits heute in der Regel das Signal «Anzeige der Fahrstreifen» verwendet. Dass die sich bereits auf der Autobahn oder Autostrasse befindenden Fahrzeugführer gegenüber den einfahrenden Fahrzeugen vortrittsberechtigt sind, ergibt sich bereits aus Artikel 36 Absatz 4 VRV. Insofern ist die mit den Signalen verbundene Vortrittsregelung lediglich eine Wiederholung dessen, was ohnehin gilt. Die Aufhebung der Signale ist daher unproblematisch.

Artikel 46 Absatz 3 (*neu*)

Diese Änderung bzw. Weiterentwicklung, welche es zulässt, auf dem Sackgassensignal mittels entsprechender Piktogramme anzuzeigen, ob am Ende der Sackgasse ein Weg für den Fuss- oder Radverkehr weiterführt, ist vorteilhaft für den Langsamverkehr. Sie erlaubt zudem den Verzicht auf entsprechende Zusatztafeln, womit dem Anliegen eines Abbaus des Schilderwaldes Rechnung getragen wird.

Artikel 48 Absatz 2 (*aufgehoben*)

Das Signal «Parkieren mit Parkscheibe» wird heute grundsätzlich nur noch mit Bezug auf zugehörige Parkfelder verwendet. Soll ein grösserer Strassenabschnitt von dieser Anordnung erfasst werden, wird das Signal als Zonenanordnung erlassen. Für das Signal «Ende des Parkierens mit Parkscheibe» besteht deshalb kein Bedarf mehr.

Artikel 48 Absatz 7 (*aufgehoben*)

Dass die Parkuhr ebenfalls die Angabe «Zentrale Parkuhr» enthält, ist unnötig und soll daher künftig nicht mehr vorgeschrieben werden.

Artikel 59 (*neu*)

Durch die Pannestreifenbewirtschaftung wird der Verkehrsfluss verbessert. Mit der Modifikation dieser Bestimmung kann das Signal «Anzeige der Fahrstreifen» künftig zur Freigabe des Pannestreifens eingesetzt werden (vgl. auch unten Art. 69 SSV).

Artikel 62 Absatz 1 *(aufgehoben)*

Das Signal «Pannenhilfe» wird aufgehoben, da heute kein Bedarf mehr dafür besteht. Mit der Ausbreitung der mobilen Pannenhilfedienste, der Mobilfunktechnologie und der Navigationssysteme hat dieses Signal seinen Nutzen weitestgehend eingebüsst.

Artikel 65 Absatz 5 *(aufgehoben)*

Ein Mehrwert für das Aufstellen der Zusatztafel «Gehbehinderte» beim Signal «Standort eines Fussgängerstreifens», das sich in der Nähe von Spitälern, Pflegeheimen und dergleichen befindet, ist nicht ersichtlich. Auf Fussgängerstreifen haben alle Fussgänger Vortritt und die Fahrzeugführenden haben besonders vorsichtig zu fahren. Dass sie diese Regel in noch stärkerer Masse befolgen, wenn dort die Zusatztafel «Gehbehinderte» angebracht wird, ist nicht anzunehmen.

Artikel 69 Absatz 1 und 3 *(aufgehoben)*

Die Regelung, wonach weisse Leuchtzahlen die Geschwindigkeit nennen, bei deren Einhaltung an der folgenden Ampel grünes Licht anzutreffen ist, muss als veraltet betrachtet werden. Insbesondere bei den heute üblichen Lichtsignalanlagen, bei denen über eine Anmeldung ein Phasenunterbruch erfolgt, kann dieses Modell nicht funktionieren. Die Bestimmung ist folglich aufzuheben. Dass das Lichtsignal «Lichtsignal-System für die zeitweilige Sperrung von Fahrstreifen» zur Pannestreifenbewirtschaftung verwendet werden kann, soll nun auch ausdrücklich in der SSV verankert werden. Bezüglich der Freigabe des Pannestreifens kann im Übrigen auf die Ausführungen unter Artikel 59 SSV verwiesen werden.

Artikel 74 *(modifiziert)*

Artikel 74 ist bereits in seiner heutigen Fassung ausserordentlich lang. Da nun noch Änderungen hinzukommen, wird die Gelegenheit genutzt, diesen Artikel in drei Artikel aufzuteilen. Artikel 74 erhält neu die Sachüberschrift «Fahrstreifen». Die Radstreifen und Bus-Streifen, zu denen er sich in seiner jetzigen Fassung auch noch äussert, werden neu in den Artikeln 74a und 74b geregelt. Daher werden in Artikel 74 die Absätze 4-7 sowie 9-11 aufgehoben. Inhaltlich ändert sich ansonsten nichts.

Artikel 74a *(neuer Artikel mit teilweise neuem Regelungsgehalt)*

Der neue Artikel 74a handelt von Radstreifen, Radwegen und Velopiktogrammen. Im Grundsatz übernimmt er die Regelungen, die sich bisher in den Absätzen 5-7 und 9-11 befanden. Er enthält aber auch einige Neuerungen. Der neue Artikel 74a Absatz 2 wird sogenannte Kernfahrbahnen (Fahrbahnen ohne Trennung der Fahrbahnhälften mittels Markierung, aber mit beidseitigen Radstreifen) ausserorts und bei Verzweigungen verbieten, weil sie dort ein Sicherheitsrisiko darstellen.

Nach heute geltendem Recht ist die Markierung des Velopiktogramms nur auf Radstreifen und Radwegen zulässig. Die Möglichkeit dieser Markierung soll künftig auch ausdrücklich auf Busstreifen (Abs. 6 Bst. a), auf Abstellplätzen für Fahrräder (Abs. 6 Bst. b), auf Einbahnstrassen, die im Gegenverkehr für Fahrräder freigegeben sind (Abs. 6 Bst. d), sowie am Fahrbahnrand vor Fussgängerinseln und anderen Verengungen, wenn ein vorhandener Radstreifen dort aufgrund der Verengung unterbrochen werden muss (Abs. 6 Bst. c), ermöglicht werden. Sowohl Velopiktogramme als auch gelbe Richtungspfeile sollen künftig auf Rechtsabbiegestreifen markiert werden dürfen, auf denen die Fahrräder entgegen dem allgemeinen Verkehr geradeausfahren dürfen (Abs. 6 Bst. e). Betreffend den Nutzen dieser Massnahme liegt ein überzeugender Forschungsbericht vor, der sie als unproblematisch einstuft. Dies entbindet natürlich nicht von der Pflicht jeden Einzelfall genau zu prüfen. Es wird keinesfalls bezweckt, dass alle Rechtsabbiegestreifen entsprechend markiert werden, sondern es wird den Behörden lediglich die Möglichkeit eingeräumt, solche Markierungen vorzusehen, wo dies zweckmässig erscheint.

Artikel 74b *(neuer Artikel ohne neuen Regelungsgehalt)*

Der neue Artikel 74b, welcher die Sachüberschrift «Bus-Streifen» erhalten wird, enthält keine inhaltlichen Neuerungen, sondern übernimmt den Inhalt des heutigen Artikel 74 Absatz 4 SSV.

Artikel 76 Absatz 2 Bst. d *(neu)*

Für die Kennzeichnung von Mehrzweckstreifen, also Streifen, die keine Fahrstreifen darstellen, sondern bspw. Fussgängern das Überqueren der Fahrbahn erleichtern oder Fahrzeugen das kurze Anhalten ermöglichen sollen, wird neu eine Markierung zur Verfügung gestellt.

Artikel 79 Absatz 1 *(neu)*

Diese Weiterentwicklung führt dazu, dass Parkfelder nicht mehr zwingend signalisiert werden müssen, sondern dass eine Markierung ausreicht, um solche zu begründen. Dieses Bedürfnis besteht insbesondere für Veloparkplätze. Da Markierungen nach heutigem Recht nicht verfügt und publiziert werden müssen, bedarf es einer Änderung von Artikel 107 SSV (s. dort).

Mit der Revision bleiben die bisherigen Möglichkeiten zur Kennzeichnung von Parkierungsflächen unverändert. Neu kommen gewisse zusätzliche Möglichkeiten hinzu. Diese neuen Möglichkeiten kommen aber nicht für alle denkbaren Arten von Parkierungsanordnungen in Frage. Insbesondere werden viele Arten von Nutzungseinschränkungen bezüglich der Parkfelder nicht auf dem Wege einer Markierung angezeigt werden können. In solchen Fällen wird daher weiterhin mit Signalen gearbeitet werden müssen. Nur mittels Markierung kann eine Nutzungseinschränkung von Parkfeldern beispielsweise für einspurige Fahrzeuge (Velo-/Motorradparkfelder) vorgenommen werden. Die Grösse des markierten Feldes zeigt dann an, dass hier nur einspurige Fahrzeuge abgestellt werden dürfen (Art. 79 Abs. 1^{ter} SSV).

Artikel 87 Absatz 4 *(modifiziert)*

Schon heute wird immer dann, wenn keine Fernziele zweiter Ordnung vorhanden sind, auf andere Fernziele zurückgegriffen. Sofern dies der besseren Orientierung dient, dürfte dies auch mehr Sinn ergeben, als wenn ganz auf eine Zielangabe verzichtet würde. Diese Beschränkung erscheint daher überflüssig. Neu sind generell «weitere Fernziele» erlaubt.

Artikel 88 Absatz 2 *(aufgehoben)*

Die Aufhebung dieser Bestimmung ist Folge der Aufhebung der Signale «Einfahrt von rechts» und «Einfahrt von links» (vgl. oben Artikel 41 SSV).

Artikel 90 Absatz 2 *(aufgehoben)*

Es ist unnötig, die Begriffe «Beschleunigungsstreifen» und «Verzögerungsstreifen» zu definieren. Jedem Verkehrsteilnehmer dürfte bereits aufgrund ihrer Ausgestaltung klar sein, was der Zweck dieser Streifen ist, weshalb auf eine Definition verzichtet werden kann.

Artikel 92 Absatz 1 Bst. c *(aufgehoben)*

Das Signal «Distanzbaken» wird aufgehoben (vgl. Art. 10 SSV)

Artikel 93 Absatz 1, 3 und 6 *(aufgehoben)*

Ob ein Bahnübergang mit einem Gleis oder mehreren Gleisen ausgestattet ist, ist für die Verkehrsteilnehmenden kaum relevant. Daher sollen die Signale «Doppeltes Andreaskreuz» (3.23, 3.25) aufgehoben werden. Erhalten bleiben soll aber das «Einfache Andreaskreuz», welches dann neu nur «Andreaskreuz» (3.22, 3.24) heissen wird (Änderung der Bezeichnung im Anhang 2 Ziff. 3.22 und 3.24 der SSV). Absatz 3 dieser Bestimmung kann in der Folge gestrichen werden, da bereits in Absatz 1 gesagt wird, dass Andreaskreuze Bahnübergänge kennzeichnen.

Im Rahmen der Überarbeitung des Eisenbahnrechts zu den Vorschriften für Bahnübergänge im Jahre 2003 wurde die Zusatztafel mit der Aufschrift «Privatüberweg» gestrichen. Aufgrund der bisherigen Übergangsfrist zu Sanierung der Bahnübergänge bis Ende 2014 blieb Artikel 93 Absatz 6 noch bestehen. Da die Übergangsfrist abgelaufen ist, ist dieser Absatz nun nicht mehr nötig und wird aufgehoben.

Artikel 96 Absatz 2 Bst. c (*modifiziert*)

Das Reklameverbot soll in jedem Tunnel und nicht nur in signalisierten Tunneln gelten. Es ist nicht ersichtlich, warum hier nur signalisierte Tunnel erfasst sein sollten, insbesondere wenn ja sogar Unterführungen – wenn auch nur jene ohne Trottoirs – vom Reklameverbot erfasst sind.

Artikel 101 Absatz 3^{bis} (*aufgehoben*)

Es besteht kein Bedarf dafür, im Strassenverkehrsrecht vorzusehen, dass bei der Signalisation besondere Rücksicht auf die baulichen Gegebenheiten des Ortes zu nehmen ist. Der Ortsbildschutz wird mittels Gesetzgebung zum Natur- und Heimatschutz sichergestellt (insbesondere Artikel 3 NHG).

Artikel 101 Absatz 7 Bst. d und 7^{bis} (*neu*)

Diese Änderung stellt eine Anpassung an die tatsächlichen Gegebenheiten und somit eine Optimierung der Rechtsgrundlagen dar. Signale in lichttechnischer Ausführung sowie Wechselsignalanlagen, die in der Praxis bereits grosszügig Verwendung finden, werden nun im Signalisationsrecht ausdrücklich vorgesehen.

Artikel 107 Absatz 1 (*neu*)

Bisher müssen nur örtliche Verkehrsanordnungen, die durch Signale mit Vorschriftencharakter angezeigt werden, verfügt und veröffentlicht werden. Da nun in Artikel 79 Absatz 1 SSV vorgesehen werden soll, dass Parkfelder auch nur mittels Markierung angeordnet werden können, eine Signalisation also nicht mehr zwingend ist, bedarf diese Bestimmung einer entsprechenden Anpassung. Es wird in den neu geschaffenen Buchstaben a und b festgehalten, welche örtlichen Verkehrsanordnungen zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen sind. Einerseits, wie bereits bis anhin die Anordnungen, die durch Vorschrifts- oder Vortrittssignale oder durch andere Signale mit Vorschriftencharakter angezeigt werden und andererseits neuerdings auch Parkfelder, die ausschliesslich durch Markierung gekennzeichnet werden.

Artikel 110 Absatz 3 (*modifiziert*)

In dieser Bestimmung wurde bisher vorgesehen, dass der Bundesrat auf Gesuch hin örtliche Verkehrsanordnungen auf Durchgangsstrassen überprüfen lassen und gegebenenfalls aufheben kann. Der Bundesrat kann aber selbstverständlich auch von Amtes wegen tätig werden. Es braucht grundsätzlich kein solches Gesuch.

Artikel 113 Absatz 4 (*aufgehoben*)

Für diese Bestimmung, wonach Signale für den Verkehr innerhalb privater Grundstücke so anzubringen sind, dass sie sich nicht an die Benutzer öffentlicher Strassen richten, besteht kein Bedarf. Artikel 5 Absatz 3 SVG besagt bereits, dass im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale verwendet werden und nur von den zuständigen Behörden oder mit deren Ermächtigung angebracht werden dürfen. Würden Signale innerhalb privater Grundstücke von Privaten so angebracht, dass sie sich an die Benutzer öffentlicher Strassen richten könnten, so wären sie auch im Bereich dieser Strassen und somit bereits gestützt auf Artikel 5 Absatz 3 SVG unzulässig.

3. Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41)

Artikel 166 Absatz 2

Da Artikel 58 Absatz 5 Satz 2 VRV aufgehoben wird, bedarf es auch dieser Ausnahmeregelung in der VTS nicht mehr.

Artikel 210 Absatz 1

Da Artikel 69 VRV aufgehoben wird und dessen Inhalt in Artikel 68 VRV integriert wird, muss die Verweisung in Artikel 210 Absatz 1 VTS entsprechend angepasst werden.

Artikel 222n

Artikel 67 Absatz 6 und 7 VRV, welche die zulässige Achslast für Fahrzeuge regeln, die vor dem 1. Oktober 1997 erstmals in Verkehr gesetzt wurden, werden aufgehoben. In der Folge gelten – nach Ablauf der in der VRV geregelten Übergangsbestimmung – die in der VTS festgehaltenen Achslasten für alle Fahrzeuge.

4. Änderung der Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996 (OBV; SR 741.031)

Anhang 1

Ziff. 219, Nr. 1

Folge der Aufhebung von Artikel 18 Absatz 3 Satz 2 VRV.

Ziff. 219, Nr. 2

Folge der Aufhebung von Artikel 18 Absatz 3 Satz 2 VRV.

Ziff. 244

Folge der Änderung von Artikel 19 Absatz 2 Bst. e VRV.

Ziff. 245

Folge der Änderung von Artikel 19 Absatz 2 Bst. e VRV.

Ziff. 307

Folge der Integration von Artikel 74 Absatz 4 SSV in den neuen Artikel 74b SSV.

Ziff. 310

Folge der Integration von Artikel 74 Absatz 5 SSV in den neuen Artikel 74a Absatz 1 SSV.

Ziff. 319

Folge der Aufhebung von Artikel 24 Absatz 1 VRV.

Ziff. 328, Nr. 2

Folge der Änderung von Artikel 36 Absatz 6 VRV.

Ziff. 600, Nr. 2

Folge der Änderung von Artikel 3 Absatz 3 VRV.

Ziff. 601

Folge der Änderung von Artikel 3b VRV.

Ziff. 903, Nr. 1

Folge der Aufhebung von Artikel 47 Absatz 6 VRV.