



Bern, 7. Juni 2024

Teilrevision der Signalisationsverordnung zur Übernahme der wichtigsten Inhalte bestimm- ter technischer Normen in das Signalisations- recht des Bundes;

Änderung der Ordnungsbussenverordnung

Erläuternder Bericht
zur Eröffnung
des Vernehmlassungsverfahrens



Übersicht

Diese Vorlage hat die folgenden wesentlichsten Ziele zum Inhalt:

- ***Die wichtigsten Inhalte der in Artikel 115a der Signalisationsverordnung (SSV) noch bis Ende 2024 für rechtsverbindlich erklärten technischen Normen sollen in das Signalisationsrecht des Bundes übernommen werden;***
- ***In der SSV soll festgehalten werden, dass die Signalisation nach den anerkannten Regeln der Technik zu erfolgen hat, sofern das Bundesrecht keine Vorgaben macht;***
- ***Alle Signale, Markierungen und Leiteinrichtungen, die heute ausschliesslich in technischen Normen beschrieben und abgebildet sind, sollen in das Signalisationsrecht übernommen werden;***
- ***Die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen sowie die besonderen Markierungen sollen nicht mehr in Weisungen, sondern in Verordnungen des UVEK geregelt sein;***
- ***Die Motion 17.3952 Bühler «Zweisprachige Signalisation auf Autobahnen ermöglichen» soll umgesetzt werden, indem Kantone und Gemeinden beim Bundesamt für Strassen ASTRA ein Gesuch um zweisprachige Bezeichnung von Anschlüssen einreichen können;***
- ***In der Ordnungsbussenverordnung (OBV) soll präzisiert werden, dass beim unzulässigen Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen und Autostrassen eine Ordnungsbusse droht.***

Ausgangslage

Das geltende Signalisationsrecht des Bundes erklärt für die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung von Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen wiederholt technische Normen für anwendbar, namentlich die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Die Normen werden dadurch rechtsverbindlich. Diese Verweisteknik wird in der Praxis wegen ihrer Schwerfälligkeit und der beschränkten Zugänglichkeit der rechtsverbindlichen Normen kritisiert. Der Bundesrat hat deshalb im Mai 2020 beschlossen, im Signalisationsrecht keine technischen Normen von privatrechtlichen Organisationen mehr für rechtsverbindlich zu erklären. Zu diesem Zweck hat das UVEK seine Verordnung über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen auf Anfang 2021 aufgehoben. Gleichzeitig hat der Bundesrat als Übergangslösung die Rechtsverbindlichkeit der wichtigsten technischen VSS-Normen bis Ende 2024 aufrechterhalten (Art. 115a SSV).

Die überwiesene Motion 17.3952 Bühler «Zweisprachige Signalisation auf Autobahnen ermöglichen» fordert, im Bundesrecht zu regeln, dass Autobahnanschlüsse in zwei Landessprachen signalisiert werden können.

Das geltenden Ordnungsbussenrecht regelt auf Autobahnen und Autostrassen nur den Fall des unzulässigen Rechtsüberholens durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen, nicht aber denjenigen des unzulässigen Rechtsvorbeifahren.

Inhalt der Vorlage

Die wichtigsten Inhalte der heute rechtsverbindlichen technischen Normen zur Strassensignalisation sollen bis Ende 2024 in das Signalisationsrecht des Bundes überführt werden, namentlich im Bereich der Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen sowie im Langsamverkehr, der touristischen Signalisation, der Signalisation von Baustellen, der Markierungen sowie der Leiteinrichtungen.

In Abkehr von der heutigen Verweisteknik soll das Signalisationsrecht künftig festhalten, dass die Signalisation nach den anerkannten Regeln der Wissenschaft, Technik und Erfahrung zu erfolgen hat, sofern das Bundesrecht keine Vorgaben macht.

Abbildungen von Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen, die heute nur in technischen Normen und behördlichen Weisungen enthalten sind, sollen ins Bundesrecht überführt werden. Damit sollen künftig sämtliche Elemente der Signalisation im Signalisationsrecht wiedergegeben werden. Die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen von Autobahnen und Autostrassen sowie die besonderen Markierungen sollen nicht länger in Weisungen des UVEK geregelt sein, sondern in Departementsverordnungen. Die «Verordnung des UVEK über besondere Markierungen» und die «Verordnung des UVEK über die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen» werden zusammen mit der Teilrevision der SSV zur Diskussion gestellt.

In Umsetzung der Motion 17.3952 Bühler sollen Kantone und Gemeinden künftig die Möglichkeit haben, beim ASTRA ein Gesuch um zweisprachige Bezeichnung von Autobahnanschlüssen zu stellen. Die Einzelheiten des Verfahrens sollen in der neuen «Verordnung des UVEK über die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen» geregelt werden.

Daneben sieht die Teilrevision verschiedene weitere Anpassungen der SSV vor, darunter die folgenden Punkte:

- *Die Grössen der Markierungen, die heute ausschliesslich in rechtsverbindlichen technischen Normen geregelt sind, sollen neu in Anhang 1 Ziffer VI rechtlich verankert werden;*
- *Im Zug der Anpassungen im Bereich der touristischen Signalisation und der Wegweisung im Langsamverkehr werden im Anhang 2 Ziffer 5 SSV zahlreiche neue Symbole vorgeschlagen.*
- *Künftig soll es auch auf Autobahnen zulässig sein, Signale anstatt im Grossformat im Zwischenformat anzubringen;*

- *Das Signal «Radio-Verkehrsinformation» (4.90) soll mit Blick auf die Ablösung von UKW durch DAB+ und auf die zahlreichen Möglichkeiten, Verkehrsinformationen zu empfangen, künftig nur noch als Element der Tunnelsicherheit verwendet werden.*

Die OBV soll um den Tatbestand des unzulässigen Rechtsvorbeifahrens auf Autobahnen und Autostrassen erweitert werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	6
1.1	Handlungsbedarf und Ziele	6
1.1.1	Rechtsnormen und technische Normen in der Strassensignalisation.....	6
1.1.2	Aktuelle Verweisungstechnik auf technische Normen im Signalisationsrecht	6
1.1.3	Kritik an der aktuellen Verweisungstechnik	7
1.1.4	Revision der SSV vom 20. Mai 2020	7
1.1.5	Revisionsziele	8
1.2	Gewählte Lösung	8
1.3	Erledigung eines parlamentarischen Vorstosses.....	9
1.4	Anpassung im Ordnungsbussenrecht	9
2	Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht	9
3	Die beantragte Neuregelung	10
3.1	Indirekte Verweisung auf den Stand der Wissenschaft, Technik und Erfahrung.....	10
3.2	Übernahme wichtiger Inhalte der in der SSV für rechtsverbindlich erklärten technischen Normen.....	10
3.3	Umsetzung der Motion 17.3952 Bühler	11
3.4	Weitere Anpassungen	12
3.5	Ordnungsbussenrecht	13
4	Erläuterungen zu einzelnen Artikeln	13
4.1	Signalisationsverordnung (SSV).....	13
4.2	Ordnungsbussenverordnung (OBV)	35
5	Auswirkungen	35
5.1	Auswirkungen auf den Bund.....	35
5.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	35
5.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	36
5.4	Auswirkungen auf die Gesellschaft	36
5.5	Auswirkungen auf die Umwelt	36
6	Rechtliche Aspekte.....	36
6.1	Verfassungsmässigkeit	36
6.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz.....	36
6.3	Erlassform und Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen	37
7	Abkürzungsverzeichnis.....	38
8	Anhang	40

Erläuternder Bericht

1 Ausgangslage

1.1 Handlungsbedarf und Ziele

1.1.1 Rechtsnormen und technische Normen in der Strassensignalisation

Örtliche Beschränkungen und Anordnungen für den Strassenverkehr sollen möglichst einheitlich gekennzeichnet werden. Auf den öffentlichen Strassen dürfen daher nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden (Art. 5 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958¹ [SVG]). Die Signalisationsverordnung vom 5. September 1979² (SSV) regelt die Signalisierung im Strassenverkehr umfassend. Sie schreibt für sämtliche Signale und Markierungen vor, wo und zu welchem Zweck diese verwendet werden dürfen, legt die zulässigen Grössen fest (Anhang 1 SSV) und gibt sie bildlich wieder (Anhang 2 SSV).

Die rechtlichen Vorgaben der SSV regeln die Signalisation im Strassenverkehr aber bei weitem nicht abschliessend. Daneben bestehen zahlreiche nationale und internationale technische Normen, welche die Anforderungen an die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung von Signalen und Markierungen detailliert beschreiben.³ Als «technische Normen» werden Vorgaben bezeichnet, die technische Sachverhalte wie Abmessungen, Qualitäten, Herstellungsverfahren und Bezeichnungen vereinheitlichen. Technische Normen erlässt im Unterschied zu Rechtsnormen in der Regel nicht der Gesetzgeber, sondern privatrechtliche Organisationen. Sie besitzen deshalb keine verbindliche Rechtskraft und geben den Stand der Wissenschaft, Technik und Erfahrung in einem bestimmten Gebiet wieder.⁴ In der Schweiz nehmen diese Aufgabe die Normenkomitees verschiedener Fachverbände wahr. Im Bereich des Strassenverkehrs sind die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) von besonderer Bedeutung.

Vorgaben technischer Art finden sich schliesslich auch in behördlichen Weisungen, Richtlinien oder Kreisschreiben.⁵ Zu beachten ist, dass solche Anordnungen der Behörden lediglich den Vollzug des verbindlichen Rechts lenken und gegenüber Dritten keine verpflichtende Wirkung entfalten können. Wo eine verbindliche Regelung geschaffen werden soll, muss der Weg der Rechtsetzung beschritten werden.

1.1.2 Aktuelle Verweisungstechnik auf technische Normen im Signalisationsrecht

Das Signalisationsrecht verweist ausdrücklich auf verschiedene für die Signalisation relevante technische Normen. Dabei werden die betreffenden technischen Normen

¹ SR 741.01

² SR 741.21

³ So legt etwa die Europäische Norm EN 12899-1: 2007 «Fixed, vertical road traffic signs – Part 1: Fixed signs» die Leistungs- und Textanforderungen für ortsfeste, nicht-retroreflektierende und retroreflektierende Verkehrszeichen mit oder ohne externe Beleuchtung sowie innenbeleuchtete nicht-retroreflektierende Verkehrszeichen fest. Die EN hat den Status einer Schweizer Norm (SN) und ist zusammen mit dem nationalen Element anzuwenden (SN 640 870-1a-NA).

⁴ Vgl. zum Ganzen Schweizerische Normen-Vereinigung (SNV), Normung und Recht – der rechtliche Status von Normen, 2013, Ziffer 1. Kann abgerufen werden unter: www.vss.ch > Forschung und Normierung (Stand: 31.05.2024).

⁵ Vgl. z. B. die Richtlinie des ASTRA 13010 zur Signalisation der Sicherheitseinrichtungen in Strassentunneln. Kann abgerufen werden unter www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Dokumente für Nationalstrassen / Agglomerationsprogramme > Standards für Nationalstrassen > Richtlinie (Stand: 31.05.2024).

ausdrücklich mit Titel und unter Angabe der jeweils verbindlichen Fassung aufgeführt. Mit dieser rechtlich als «direkt» oder «statisch» bezeichneten Verweisungstechnik werden die technischen Normen selbst zu Rechtsnormen und erlangen Rechtskraft.

Nebst den direkten Verweisungen enthält die SSV an verschiedenen Orten Anweisungen an das UVEK oder an das ASTRA, zur näheren Regelung bestimmter Signale und Markierungen Weisungen zu erlassen. Zu einem grossen Teil hatte das UVEK aber keine eigenen Weisungen erlassen, sondern entsprechende technische Normen des VSS in einer Departementsverordnung für anwendbar und somit – mittels direkter Verweisung – für rechtsverbindlich erklärt.

1.1.3 Kritik an der aktuellen Verweisungstechnik

Die direkte Verweisung ist in den letzten Jahren immer wieder kritisiert worden, namentlich aus den folgenden Gründen:

- Die direkte Verweisung auf technische Normen in Rechtserlassen ist schwerfällig und eignet sich nur dort, wo die Normen über einen längeren Zeitraum eine sachgerechte Regelung treffen.⁶ Dies trifft im Strassenverkehr kaum noch zu.
- Technische Normen geben den Stand der Technik und somit den idealen Zustand wieder, während Rechtsnormen Mindestanforderungen aufstellen. Die Zielsetzungen der technischen Normen und des Gesetzes sind somit nicht deckungsgleich. Das System der Rechtsverbindlicherklärung verleitet die für die Ausarbeitung der technischen Normen zuständigen Fachstellen dazu, die Normen zu stark an den Minimalanforderungen auszurichten, damit diese in das Gesetz aufgenommen werden können.
- Die für rechtsverbindlich erklärten technischen Normen werden nicht nach den Vorgaben des Publikationsrechts veröffentlicht und dürften damit im Widerspruch zu Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe a der Publikationsverordnung vom 7. Oktober 2015⁷ (PubIV) stehen.
- Artikel 5 Absatz 3 SVG schreibt vor, dass im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden dürfen. Dennoch enthalten mehrere rechtsverbindliche technische Normen in der SSV nicht abgebildete Signale und Markierungen, so etwa im Bereich des Langsamverkehrs⁸, der touristischen Signalisation oder der taktivisuellen Markierungen. Aufgrund der direkten Verweisung sind die betreffenden Normen zwar Bestandteil des Strassenverkehrsrechts des Bundes. Ob der Vorschrift von Artikel 5 Absatz 3 SVG so Genüge getan wird, ist allerdings fraglich.

1.1.4 Revision der SSV vom 20. Mai 2020

Mit Blick auf diese Kritik hat der Bundesrat im Rahmen der am 20. Mai 2020 verabschiedeten Revision der SSV beschlossen, im Signalisationsrecht künftig auf direkte

⁶ Gesetzgebungsleitfaden des Bundesamtes für Justiz, Rz. 752.

⁷ SR 170.512.1

⁸ Langsamverkehr steht traditionell für die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft. Aufgrund der technologischen Entwicklung werden heute aber auch Motorfahräder, namentlich E-Bikes mit elektrischer Tretunterstützung, zum Langsamverkehr gezählt.

Verweisungen auf technische Normen zu verzichten. Das UVEK hat aus diesem Grund seine Verordnung vom 12. Juni 2007⁹ über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen (nachfolgend: UVEK-Verordnung von 2007) auf den 1. Januar 2021 aufgehoben.¹⁰ Um während einer Übergangsphase die Rechtssicherheit zu gewährleisten, hat der Bundesrat bestimmte besonders wichtige Normen des VSS für die Zeit bis zum 31. Dezember 2024 für weiterhin anwendbar erklärt (Art. 115a SSV). Zudem hat er direkte Verweisungen auf technische Normen betreffend Grösse der Signale und Markierungen in Anhang 1 SSV vorerst stehen lassen. Die von Artikel 115a SSV erfassten Normen und die direkten Verweisungen in Anhang 1 SSV sind im Anhang zu diesem Bericht aufgeführt (Ziff. 8).

1.1.5 Revisionsziele

Mit der vorliegenden Revision soll die von Bundesrat und UVEK Anfang 2021 eingeleitete Abkehr von direkten Verweisungen auf technische Normen im Signalisationsrecht abgeschlossen werden. Weiter soll eine Lösung gefunden werden für die Fälle, wo das UVEK den bundesrätlichen Auftrag, Weisungen zu erlassen, mit einem direkten Verweis in der UVEK-Verordnung von 2007 auf entsprechende technische Normen erfüllt hat.

1.2 Gewählte Lösung

Bundesrat und UVEK haben schon Anfang 2021 darauf hingewiesen, dass namentlich die für rechtsverbindlich erklärten Normen des VSS künftig den aktuellen Stand der Technik widerspiegeln sollen.¹¹ Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, in der SSV ausdrücklich festzuhalten, dass sich die Anforderungen an Signale, Markierungen, Leiteinrichtungen, Strassenreklamen und dergleichen nach den anerkannten Regeln der Technik richten, soweit das Strassenverkehrsrecht selbst keine Vorschriften enthält. Mit dieser als «indirekt» bezeichneten Verweisung, also dem globalen Verweis auf den Stand der Wissenschaft, Technik und Erfahrung, legt der Gesetzgeber die Anwendung der einschlägigen technischen Normen nahe, ohne dass die Normen selbst zu Rechtsnormen werden.

Zusammen mit dem Systemwechsel in der Verweisungstechnik sollen die wichtigsten Inhalte der heute in Artikel 115a und in Anhang 1 SSV für rechtsverbindlich erklärten technischen Normen in die SSV überführt werden. Dabei sollen die folgenden Grundsätze beachtet werden:

- *Der heutige Regelungsgrad in der SSV soll soweit möglich unverändert bleiben:* Neben den Grundsätzen zur Verwendung von Signalen und Markierungen im Strassenverkehr enthält die SSV an verschiedenen Stellen vergleichsweise detaillierte Angaben, etwa zum Standort bestimmter Signale.¹² Diese Angaben liessen sich

⁹ AS 2007 3449

¹⁰ AS 2020 2161

¹¹ Erläuterungen des UVEK vom 10.12.2019 zur Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften, Ziff. 2 zu Art. 115a SSV, sowie Erläuterungen des ASTRA zur Aufhebung der UVEK-Verordnung von 2007, Ziff. 2. Können abgerufen werden unter: www.astra.admin.ch > Themen > Verkehrsregeln > Neue Verkehrsregeln ab 1. Januar 2021 > Weiterführende Informationen (Stand: 31.05.2024).

¹² Z. B. Art. 3 Abs. 3, Art. 11 Abs. 1, Art. 36 Abs. 8, Art. 38 Abs. 2, Art. 44 Abs. 3, Art. 52 Abs. 2 und 3, Art. 57 Abs. 3, Art. 71 Abs. 1^{bis} Bst. c und Abs. 2, Art. 80 Abs. 2 und 3 oder Art. 89 Abs. 1 SSV.

auch in technischen Normen regeln. Auf eine Übertragung von Inhalten der SSV in technische Normen soll aber (vorerst) weitestgehend verzichtet werden.

- *Die Grundsätze der Signalisation und die Abbildungen von Signalen und Markierungen sollen in die SSV überführt werden:* Die heute in der SSV für rechtsverbindlich erklärten Normen regeln zum Teil Aspekte der Signalisation, die wegen ihrer Bedeutung in die SSV übernommen werden müssen.

1.3 Erledigung eines parlamentarischen Vorstosses

Die Motion Bühler vom 29. September 2017 (17.3952 «Zweisprachige Signalisation auf Autobahnen ermöglichen») beauftragt den Bundesrat, rechtlich die Möglichkeit zu schaffen, um künftig die Namen der Autobahnanschlüsse in zwei Landessprachen aufführen zu können. Die zweisprachige Anzeige von Ortschaften und gegebenenfalls von Stadtteilen soll zulässig sein, wenn in der betroffenen zweisprachigen Ortschaft die kleinere Sprachgruppe mindestens 30 Prozent der Bevölkerung umfasst. Der Forderung kann im Rahmen dieser Revision nachgekommen werden (Art. 86 Abs. 9 und Art. 87 Abs. 6 E-SSV).

1.4 Anpassung im Ordnungsbussenrecht

In der Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019¹³ (OBV) soll ausdrücklich festgehalten werden, dass auf Autobahnen und Autostrassen mit mehreren Fahrstreifen nicht nur beim unzulässigen Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen eine Ordnungsbusse ausgesprochen werden kann, sondern auch beim unzulässigen Rechtsvorbeifahren.

2 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht

Die Grundsätze der Signalisation im Strassenverkehr sind international geregelt, namentlich im Übereinkommen vom 8. November 1968¹⁴ über Strassenverkehrszeichen, im Europäischen Zusatzübereinkommen vom 1. Mai 1971¹⁵ zum Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen sowie im Protokoll über Strassenmarkierungen vom 1. März 1973¹⁶ zum Europäischen Zusatzübereinkommen zum Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen. Die Abkommen enthalten zahlreiche Vorschriften, die sich auch zur Ausgestaltung von Signalen und Markierungen äussern. Die Schweiz ist Vertragspartei der beiden Übereinkommen und des Zusatzprotokolls.

Ein Vergleich mit den Nachbarländern der Schweiz zeigt, dass weitergehende Regelungen zur konkreten Ausgestaltung von Signalen und Markierungen tendenziell ge-

¹³ SR 314.11

¹⁴ SR 0.741.20

¹⁵ SR 0.741.201

¹⁶ SR 0.741.201.2

setzunglich verankert sind (Österreich, Italien und Frankreich). Einen ausdrücklichen Verweis auf den Stand der Wissenschaft und Technik kennt demgegenüber das deutsche Signalisationsrecht.¹⁷

3 Die beantragte Neuregelung

3.1 Indirekte Verweisung auf den Stand der Wissenschaft, Technik und Erfahrung

Im 14. Kapitel der SSV sind die allgemeinen Anforderungen an die Strassensignalisation geregelt. Um zu verdeutlichen, dass bei der Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung der Strassensignalisation (auch) auf die einschlägigen technischen Normen abzustellen ist, soll ein neuer Artikel 103a SSV eingeführt werden. Dieser hält fest, dass dort, wo das Strassenverkehrsrecht keine Vorgaben macht, auf die anerkannten Regeln der Technik zurückzugreifen ist. Das Signalisationswesen soll sich also zunächst nach den Vorgaben des Strassenverkehrsrechts richten. Die technischen Normen sind erst in einem zweiten Schritt beizuziehen.

Die Vorschrift in Artikel 115 Absatz 1 SSV, wonach das UVEK technische Normen als rechtsverbindlich erklären kann, soll gestrichen werden. Damit wird der Systemwechsel von der direkten zur indirekten Verweisung im Signalisationsrecht endgültig vollzogen. Das UVEK und das ASTRA sollen aber auch künftig Weisungen für die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung der Strassensignalisation erlassen dürfen (Art. 115 Abs. 1 und Abs. 2 SSV). Dies ermöglicht es dem Departement und dem Fachamt unter anderem, den Vollzugsbehörden die einschlägigen technischen Normen zur Anwendung zu empfehlen.

3.2 Übernahme wichtiger Inhalte der in der SSV für rechtsverbindlich erklärten technischen Normen

Die Übernahme der wichtigsten Norminhalte in das Bundesrecht führt zu zahlreichen Anpassungen der SSV, namentlich in den folgenden Bereichen:

- *Touristische Signalisation und Hotelwegweisung*: Die touristische Signalisation ist heute ausschliesslich in der SN 640 827c geregelt. Künftig sollen die Grundsätze der touristischen Signalisation in einem neuen Artikel 54c SSV rechtlich verankert und die verschiedenen touristischen Signale in den Anhang 2 aufgenommen werden. Ebenfalls ins Bundesrecht überführt werden soll die Hotelwegweisung, die heute einzig in der SN 640 828 geregelt ist.
- *Wegweisung für den Langsamverkehr*: Im Unterschied zur Wegweisung für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte ist die Wegweisung auf Fuss- und Wanderwegen

¹⁷ § 39 Ziff. II der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): «Soweit die StVO und diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift für die Ausgestaltung und Beschaffenheit, für den Ort und die Art der Anbringung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur Rahmenvorschriften geben, soll im einzelnen nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik verfahren werden, den das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt erforderlichenfalls bekannt gibt».

ausschliesslich in der SN 640 829a geregelt. Mit der Schaffung eines neuen Artikels 54b SSV und der Aufnahme der zulässigen Signale in Anhang 2 soll dies geändert werden.

- *Markierungen und taktil-visuelle Markierungen:* Die Ausgestaltung der Markierungen, namentlich die Längen und Breiten, sind heute in der SN 640 850a umfassend geregelt. Die wichtigsten Grössenangaben sollen neu – in Anlehnung an die Grössenangaben von Signalen – in Anhang 1 SSV bundesrechtlich verankert werden. Daneben sollen einige wichtige Grundsätze, die heute einzig in technischen Normen festgehalten sind, in die SSV überführt werden. Die taktil-visuellen Markierungen für Personen mit einer Sehbehinderung sollen in Artikel 72a SSV eingehender beschrieben und entsprechende Abbildungen in Anhang 2 aufgenommen werden.
- *Signalisation und temporäre Leiteinrichtungen im Bereich von Baustellen:* Die bis Ende 2020 durch die UVEK-Verordnung von 2007 für rechtsverbindlich erklärten SN 640 885c und 640 886 regeln die Kennzeichnung von Baustellen sowie die Verwendung temporärer Leiteinrichtungen und Schranken im Bereich von Baustellen umfassend. Soweit sinnvoll, werden die temporären Leiteinrichtungen in den Anhang 2 aufgenommen.
- *Dauerhafte Leiteinrichtungen:* Die bis Ende 2020 durch die UVEK-Verordnung von 2007 für rechtsverbindlich erklärte SN 640 822 regelt die in Artikel 82 SSV aufgeführten dauerhaften Leiteinrichtungen umfassend. Die verschiedenen Arten von Leiteinrichtungen sollen künftig im Recht ausführlicher definiert werden. Der Anhang 2 soll um weitere Beispiele von Leiteinrichtungen erweitert werden.

Weiter sind umfangreiche Anpassungen in den Anhängen 1 und 2 der SSV erforderlich:

- *Anhang 1:* In Anhang 1 sollen überall dort, wo heute auf eine technische Norm verwiesen wird, soweit möglich und sinnvoll Angaben zur Grösse der betreffenden Signale, Markierungen und Leiteinrichtungen gemacht werden. Weiter werden Angaben zur Grösse von Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen gemacht, die neu in die SSV aufgenommen werden.
- *Anhang 2:* Der Anhang 2 wird um zahlreiche Signale und Markierungen erweitert. Zudem soll der Symbol-Katalog in Ziffer 5 um die aus der touristischen Signalisation und aus der Wegweisung für den Langsamverkehr bekannten Symbole erweitert werden. Dabei sollen verschiedene Symbole modernisiert werden. Die neuen Symbole sollen künftig für die Wegweisung im Allgemeinen sowie für die touristische Signalisation und die Signalisation im Langsamverkehr verwendet werden dürfen.

3.3 Umsetzung der Motion 17.3952 Bühler

Die Nummerierung und die Benennung der Anschlüsse und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen sind heute in den Artikeln 56, 86 und 87 SSV, in den seit

Anfang 2021 nicht mehr rechtsverbindlichen SN 640 824a¹⁸ und 640 817d¹⁹ und in den «Weisungen des UVEK vom 12. November 2019 über die Wegweisung bei Anschlüssen und Namen der Verzweigungen auf dem Nationalstrassennetz» geregelt.

Die Artikel 56, 86 und 87 SSV müssen wegen des Systemwechsels von direkten zu indirekten Verweisungen revidiert werden. Die Nummern und Namen der Anschlüsse und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen soll das UVEK künftig nicht mehr in Weisungen regeln, sondern in einer Departementsverordnung. Dabei soll dem UVEK die Möglichkeit eingeräumt werden, die Festlegung der Nummerierung und Benennung dem ASTRA zu übertragen. In Umsetzung der Motion 17.3952 Bühler sollen Kantone oder Gemeinden, die wünschen, dass die Namen von Ortschaften im Bereich der Autobahnanschlüsse und -verzweigungen zweisprachig aufgeführt werden, ein entsprechendes Gesuch beim ASTRA einreichen können. Heisst das ASTRA das Gesuch gut, führt es die Verordnung entsprechend nach. Weist es das Gesuch ab, erlässt es eine Verfügung, die der betroffene Kanton oder die betroffene Gemeinde anfechten können. Mit diesem Verfahren soll insbesondere der Kritik aus dem Parlament Rechnung getragen werden, wonach die Zulässigkeit zweisprachiger Bezeichnungen bislang nicht klar genug geregelt war.

3.4 Weitere Anpassungen

Die Revision sieht die folgenden weiteren Anpassungen der SSV vor:

- Aufgrund der indirekten Verweisung auf den Stand der Technik, der Übernahme der wichtigsten Inhalte der rechtsverbindlichen Normen in das Bundesrecht sowie der allgemeinen Weisungsbefugnis von UVEK und ASTRA in Artikel 115 Absätze 1 und 2 SSV sind die übrigen Aufträge an das UVEK, Weisungen zu erlassen, entbehrlich und sollen gestrichen werden.²⁰
- Revisionsbedürfnisse betreffend die Grössen von Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen sollen künftig schneller umgesetzt werden können. Gleiches gilt für die Symbole, deren Katalog in Anhang 2 Ziffer 5 namentlich aufgrund ihrer verbreiteten Verwendung in der touristischen Signalisation und in der Wegweisung zum Langsamverkehr stark erweitert werden soll. Es wird deshalb vorgeschlagen, dass der Bundesrat dem UVEK die Befugnis erteilt, Anhang 1 und Anhang 2 Ziffer 5 SSV zu ändern (vgl. Art. 115 Abs. 1^{bis} E-SSV).
- Gemäss Artikel 102 Absatz 2 SSV steht auf Autobahnen das Grossformat. Bereits heute wird dort aber zumeist das Zwischenformat verwendet. Gründe dafür sind die bessere Wahrnehmung von Signalen aufgrund der heutigen retroreflektierenden Folien und das Anbringen der Signale über der Fahrbahn («Überkopf-Signalisation»). Die heutige Praxis soll künftig auch rechtlich abgebildet werden.

¹⁸ «Nummerierung der Anschlüsse und Verzweigungen von Autobahnen und Autostrassen» (Fassung vom Dezember 2002; vgl. Art. 2 Bst. g der Verordnung von 2007).

¹⁹ «Signalisation der Haupt- und Nebenstrassen, Wegweiser, Darstellung» (Fassung vom November 2005; vgl. Art. 2 Bst. c der Verordnung von 2007).

²⁰ Art. 54 Abs. 9, Art. 56, Art. 72 Abs. 5, Art. 80 Abs. 5, Art. 82 Abs. 6 und Art. 89 Abs. 8 SSV.

- Die Ablösung der Verbreitung von Radioprogrammen über Ultrakurzwellen (UKW) durch Digital Audio Broadcasting plus (DAB+) bedingt eine Anpassung des Signals «Radio-Verkehrsinformation» (4.90). Aufgrund der zahlreichen Möglichkeiten, sich über die Verkehrslage zu informieren, erscheint es nicht mehr zeitgemäss, im Strassenverkehr auf einen «Sender mit nationalem Programm» hinzuweisen. Das Signal «Radio-Verkehrsinformation» soll deshalb künftig nur noch als Element der Tunnel-sicherheit vor Tunneln verwendet werden. Mit der Anpassung kann auch die Weisung des UVEK vom 5. Oktober 2023 betreffend das Signal «Radio-Verkehrsinformation» (4.90) im Bereich von Nationalstrassen²¹ ins geltende Recht überführt werden.
- Den privaten Begleitern von Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten kam bisher das Recht zu, auf Wechselanzeigetafeln ihrer Fahrzeuge zur Warnung vor besonderen Gefahren das Signal «Andere Gefahren» (1.30) zu verwenden. Neu soll ihnen die Möglichkeit zukommen, auch die Signale «Überholen verboten» (2.44), «Überholen für Lastwagen verboten» (2.45), «Hindernis rechts umfahren» (2.34) und «Hindernis links umfahren» (2.35) verwenden zu dürfen. Ein entsprechender Antrag wurde sowohl von der Verkehrskommission der Konferenz der Kantonalen Polizeikommandantinnen und -kommandanten der Schweiz und der Schweizerischen Vereinigung Städtischer Polizeichefs (VK KKP/SVSP) als auch des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands (ASTAG) gestellt. Begründet wird der Antrag mit den Erfahrungen, die von privaten Transportbegleitern bisher gesammelt werden konnten.

3.5 Ordnungsbussenrecht

In der OBV soll ausdrücklich festgehalten werden, dass auf Autobahnen und Autostrassen mit mehreren Fahrstreifen auch beim unzulässigen Rechtsvorbeifahren eine Ordnungsbusse ausgesprochen werden kann.

4 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

4.1 Signalisationsverordnung (SSV)

Ersatz von Ausdrücken

Im französischen Text werden zwecks Fehlerkorrektur die nachfolgenden Ausdrücke ersetzt: «ramification» durch «échangeur», «lieu de destination» durch «destination» sowie «poste d'essence» durch «station-service».

Im italienischen Text werden zwecks Fehlerkorrektur oder Vereinheitlichung die nachfolgenden Ausdrücke ersetzt: «ramificazione» durch «diramazione», «distributori di carburante», «posto di rifornimento» und «stazione di distribuzione di carburanti» durch «stazione di rifornimento», «veicoli e trasporti speciali» durch «veicoli e trasporti ecce-

²¹ Können abgerufen werden unter: www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrsrecht > Dokumente > Weisungen (Stand: 31.05.2024).

zionali», «tattilo-visuali» durch «visivo-tattili», «tavolette numerate» und «tavole numerate» durch «segnali di identificazione», «iscrizione» durch «scritta», «tavola» durch «cartello», «istallazioni annesse» und «installazioni annesse» durch «impianti accessori», «indicazione della direzione» durch «segnaletica di direzione» sowie «indicatore di direzione avanzato» durch «segnale di preavviso».

Art. 1 Abs. 1 und 2 Bst. j

Abs. 1: Neu soll der Begriff «Leiteinrichtungen» in der Bestimmung zum Regelungsgegenstand der SSV ausdrücklich erwähnt werden. Damit soll insbesondere die Bedeutung temporärer und dauerhafter Leiteinrichtungen für die Signalisation unterstrichen werden.

Abs. 2 Bst. j (neu): Die in Absatz 2 enthaltene Aufzählung soll um die Erlassstitel-Abkürzung «FWG» ergänzt werden, die in Artikel 54b E-SSV verwendet wird.

Art. 14 Sachüberschrift sowie Abs. 2 und 3

Abs. 2: Der Bundesrat hat die Bestimmungen zum Gefahrensignal «Flugzeuge» (1.28) am 24. Juni 2015 mit Wirkung seit dem 1. Januar 2016 aufgehoben.²² Das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL beantragt, das Gefahrensignal wieder in das Signalisationsrecht aufzunehmen. Es weist darauf hin, dass das Signal unter anderem als Element des Sicherheitskonzepts rund um Flugplätze dient, indem es Verkehrsteilnehmende vor plötzlich auftauchenden Flugzeugen, Flugzeuglichtern, Abwinden oder Fluglärm warnt. Zudem werde das Signal auch auf den Strassen innerhalb von Flugplätzen oft verwendet. Dabei verlangten die internationalen Luftfahrt-Normen, dass die Strassensignalisation auf Flugplätzen im Einklang mit der nationalen Strassenverkehrsgesetzgebung steht. Auf Antrag des BAZL wird vorgeschlagen, die Bestimmungen zum Gefahrensignal «Flugzeuge» wieder in die SSV aufzunehmen.

Abs. 3: Das BAZL stellt den Antrag, in der Strassensignalisation ein Signal zur Warnung vor startenden und landenden Helikoptern vorzusehen. Das Signal soll insbesondere bei Heliports in Strassennähe verwendet werden dürfen. Gemäss Ausführungen des BAZL wird heute an solchen Stellen teils mit dem Signal «Flugzeuge» gewarnt, womit man aber den Helikopter-spezifischen Gefahren (Schweben, andere Arten von Abwinden) nicht gerecht wird.

Art. 49 Abs. 1, 2 und 2^{bis}

Abs. 1: Der wenig sprechende Begriff «gemischte Ortschaft» soll durch den passenderen Begriff «mehrsprachiger Ort» ersetzt werden.

Abs. 2: Die Grundzüge der touristischen Signalisation und der Hotelwegweisung werden künftig in separaten Bestimmungen rechtlich verankert. Die heutigen Verweise in Artikel 49 Absatz 2 SSV sind damit entbehrlich und können gestrichen werden. Der

²² AS 2015 2459

Absatz soll aber mit dem aus den entsprechenden VSS-Normen stammenden Grundsatz ergänzt werden, wonach Betriebswegweiser, Hotelwegweiser sowie die touristische Signalisation die Wirkung der übrigen Signalisation nicht beeinträchtigen dürfen.

Abs. 2^{bis} (neu): Der letzte Satz des geltenden Absatzes 2, wonach die in der Wegweisung verwendbaren Symbole und ihre Bedeutung in Anhang 2 Ziffer 5 SSV aufgeführt sind, soll einen eigenen Absatz erhalten. Materielle Änderungen sind damit nicht verbunden.

Art. 51 Abs. 3

Bereits aus dem Grundsatz nach Artikel 49 Absatz 2^{bis} E-SSV ergibt sich, dass die Symbole nach Anhang 2 Ziffer 5 auf Wegweisern, Vorwegweisern und Einspurtafeln verwendet werden dürfen. Der Hinweis in Artikel 51 Absatz 3 SSV ist unnötig und kann ersatzlos gestrichen werden.

Art. 52 Abs. 1, 1^{bis} und 7

Abs. 1 und 1^{bis} (neu): Die in der Praxis oft genutzte Möglichkeit, auf Vorwegweisern Ziele anzugeben, die über für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte besonders geeignete Strecken führen, ist heute einzig auf Normstufe geregelt.²³ Die Angabe touristisch bedeutsamer Ziele und Regionen kommt in der Praxis häufig vor, ist in der SSV aber nicht vorgesehen. Künftig sollen beide Möglichkeiten rechtlich verankert werden. Da Absatz 1 schon in seiner heutigen Fassung sehr lang ist, wird vorgeschlagen, die zulässigen Ziele auf Vorwegweisern in einem neuen Absatz 1^{bis} aufzuführen. Die Zielangabe für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte soll zudem in Anhang 2 als Beispiel bildlich wiedergegeben werden (Abbildung 4.38).

Abs. 7: Die Möglichkeit, auf Vorwegweisern Ortschaften mit Flugplätzen mit dem Flugzeug-Symbol zu versehen, ergibt sich bereits aus Artikel 49 Absatz 2^{bis} E-SSV und braucht in Absatz 7 nicht ausdrücklich wiedergegeben zu werden. Der Absatz kann deshalb aufgehoben werden.

Art. 54 Abs. 3 und 9

Abs. 3: In der Schweiz wird der Wegweiser «Zeltplatz» (4.79) – der nur auf Deutsch so bezeichnet wird – zur Signalisation von rund 380 Campingplätzen verwendet, obwohl nur vier Plätze auf Zelte beschränkt und auf den übrigen Plätzen auch Wohnanhänger und Wohnmotorwagen erlaubt sind. Künftig soll das Signal in der deutschen Fassung deshalb in «Campingplatz» umbenannt werden. Die Anpassung ist auch aus Sicht der touristischen Signalisation sinnvoll, wo für das betreffende Symbol seit jeher der Begriff «Campingplatz» verwendet wird.²⁴ Auf den Hinweis, wonach die Symbole der Wegweiser «Zeltplatz» und «Wohnwagenplatz» gegebenenfalls auf einer Tafel aufgeführt werden können, kann verzichtet werden. Die Möglichkeit bleibt aber bestehen. Zudem soll

²³ SN 640 829a, Ziff. 22.

²⁴ SN 640 827c, Ziff. 20.

neu die Möglichkeit geschaffen werden, Wegweiser zu Stellplätzen für Wohnmotorwagen («Wohnmobile», «Camper») vorzusehen.

Abs. 9: Die Grundzüge der bislang lediglich auf Normstufe geregelten Hotelwegweisung sollen ins Bundesrecht überführt werden. Vorgeschlagen wird, in Absatz 9 das Signal «Hotelwegweiser» (4.49.1) zu definieren. Zudem soll das Signal in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 abgebildet werden (neue Abbildung 4.49.1). Ferner soll das auf dem Wegweiser abgebildete Symbol «Hotel» in den Katalog ergänzender Angaben zu Signalen in Anhang 2 Ziffer 5 aufgenommen werden (neue Abbildung 5.53.7).

Art. 54a

Sachüberschrift und Abs. 1: Der Begriff «Wegweiser» soll durch «Wegweisung» ersetzt werden. Damit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass in Artikel 54a SSV neben den Wegweisern neu auch der «Vorwegweiser für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte» und die «Bestätigungstafel» geregelt werden sollen. Da sich die Wegweisung mit weisser Schrift auf rotem Grund auch an Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrrädern richtet, soll diese Fahrzeugart künftig ausdrücklich in der Bestimmung erwähnt werden.

Abs. 2 und 3: Nach geltendem Strassenverkehrsrecht kennzeichnen die Wegweiser «Route für Fahrräder» (4.50.1), «Route für Mountainbikes» (4.50.3) und «Route für fahrzeugähnliche Geräte» (4.50.4) Strecken, die für die genannten Fortbewegungsmittel besonders geeignet sind. Der Begriff «Route» wird in der SN 640 829a umschrieben als «auf (Langsamverkehrs-)Wegen verlaufende, mit Zielangaben und gegebenenfalls mit Routennummern und/oder Routennamen signalisierte Verbindungen zwischen einem Ausgangspunkt und einem Ziel». In der Praxis hat sich die Wegweisung mit weisser Schrift auf rotem Grund aber auch abseits solcher Routen etabliert, indem allgemein für Fahrräder, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte besonders geeignete Wege entsprechend gekennzeichnet werden. Der Begriff «Route» soll deshalb durch «Wegweiser» ersetzt werden. Zudem sollen die Abbildungen 4.50.1, 4.50.3 und 4.50.4 modernisiert werden.

Abs. 4: Der in der SN 640 829a vorgesehene und in der Praxis an unübersichtlichen Stellen verwendete «Vorwegweiser für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte» soll neu in die SSV aufgenommen werden. Zudem soll der Vorwegweiser in Anhang 2 bildlich wiedergegeben werden (neue Abbildung 4.51.4).

Abs. 5: Der Inhalt des geltenden Artikels 54a Absatz 5 SSV wird unverändert übernommen.

Abs. 6: Buchstabe a wird in seiner heutigen Fassung übernommen. Was Buchstabe b betrifft, soll die bereits nach geltendem Recht zulässige Angabe «Route» mit den Begriffen «national», «regional» und «lokal» präzisiert werden. Des Weiteren werden in Anhang 2 zwei neue Beispiele des «Vorwegweisers ohne Zielangabe» und der «Bestätigungstafel» mit verschiedenen Routenkategorien vorgeschlagen (neue Abbildungen 4.51.2 und 4.51.3). Damit soll Klarheit geschaffen werden, welche Farben für die verschiedenen Routen-Kategorien verwendet werden dürfen.

Abs. 7: Das Signal «Endtafel» (4.51.4) wird auf Routen für Fahrräder, Mountainbikes oder fahrzeugähnliche Geräte nicht verwendet und soll deshalb gestrichen werden. Stattdessen sollen die in der Praxis auf Mountainbike-Routen häufig anzutreffenden Bestätigungen (Richtungspfeile) auf Objekten in die SSV aufgenommen werden.

Abs. 8 (neu): Die Informationstafeln für den Langsamverkehr sind in den Ziffern 25-27 der SN 640 829a geregelt. Das Signalisationsrecht nimmt bereits heute auf solche Tafeln Bezug, indem es in Artikel 97 Absatz 2 Buchstabe a SSV den zulässigen Anteil Werbung auf der Tafelfläche definiert. Aus Kohärenzgründen sollen auch die Informationstafeln selbst künftig rechtlich verankert werden. Auf eine Vermassung in Anhang 1 und Abbildungsbeispiele in Anhang 2 soll indes verzichtet werden.

Art. 54b (neu)

Die Grundzüge der Wegweisung auf Fuss- und Wanderwegen sollen Eingang in die SSV finden. In Anlehnung an die Wegweisung für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte werden diverse neue Wegweiser und die dazugehörigen Abbildungen vorgeschlagen, die heute ausschliesslich in der SN 640 829a geregelt sind.

Abs. 1: Für die Wegweisung für den Fussgängerverkehr wird bereits heute vielerorts der aus der touristischen Signalisation bekannte «Wegweiser für Fussgängerinnen und Fussgänger» verwendet.²⁵ Dieser pfeilförmige Wegweiser mit weissem Grund soll in Absatz 1 für die Wegweisung auf Fusswegnetzen nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 4. Oktober 1985²⁶ über Fuss- und Wanderwege (FWG) rechtlich verankert und in Anhang 2 bildlich wiedergegeben werden (neue Abbildung 4.52.1).

Abs. 2: Für die Wegweisung auf Wanderwegnetzen nach Artikel 3 FWG sollen die heute in der SN 640 829a geregelten «Wegweiser für Wanderwege», «Wegweiser für Bergwanderwege» und «Wegweiser für Alpinwanderwege» in die SSV übernommen werden. Hinzukommen soll zudem die Wegweisung auf Winterwanderwegen, die heute einzig in einem vom ASTRA, den Schweizer Wanderwegen und der Stiftung Schweiz-Mobil herausgegebenen Leitfaden geregelt ist.²⁷ Die verschiedenen Wegweiser werden in Anhang 2 bildlich wiedergegeben (neue Abbildungen 4.52.2-4.52.5).

Abs. 3: Diese Bestimmung zählt auf, welche Zusatzangaben auf den Wegweisern nach Absatz 1 und 2 zulässig sind. Nebst Zeitangaben, Standortfeldern²⁸ und ergänzenden Informationen wie Nummer und Name von nationalen, regionalen oder lokalen Routen in einem Feld können auf den Wegweisern die Symbole nach Anhang 2 Ziffer 5 SSV angebracht werden.

²⁵ SN 640 827c, Ziff. 12.

²⁶ SR 704

²⁷ «Winterwanderwege und Schneeschuhrouuten – Leitfaden für Planung, Signalisation, Betrieb und Information», 2020. Kann abgerufen werden unter: www.astra.admin.ch > Themen > Langsamverkehr > Materialien (Stand: 31.05.2024).

²⁸ Bei Standortfeldern handelt es sich um weisse Felder an der Wurzel des Wegweisers, die Standortnamen (Orts- und Flurnamen) auf der Basis der aktuellen Landeskarte des Bundesamts für Landestopografie sowie Höhenangaben enthalten. Standortfelder können separat verwendet oder in einen Wegweiser integriert werden.

Abs. 4: Dieser Absatz widmet sich den Bestätigungstafeln und den weiteren zulässigen Formen der Bestätigung auf Fuss- und Wanderwegen. Beispiele von Bestätigungstafeln sollen zudem in Anhang 2 bildlich wiedergegeben (neue Abbildung 4.52.6).

Abs. 5: Für die Informationstafeln zu Fuss- und Wanderwegnetzen gilt das zu den Informationstafeln für den Radverkehr Gesagte (vgl. Erläuterungen zu Art. 54a Abs. 8 E-SSV). Auf den Tafeln können zusätzlich zu den Informationen zu Fuss- oder Wanderwegrouten Informationen zu den besonderen Anforderungen angebracht werden, welche die Benutzerinnen und Benutzer mit sich bringen sollten. Dies gilt namentlich für Alpinwanderwege oder Winterwanderwege.

Art. 54c (neu)

Abs. 1-4: Die touristische Signalisation umfasst touristische Wegweiser, Symboltafeln und Hinweistafeln. Die Grundsätze der touristischen Signalisation sowie die Signale sollen aus der SN 640 827c in die SSV überführt werden. Zudem sollen die Grössen der Signale in Anhang 1 und die Signale in Anhang 2 abgebildet werden (neue Abbildungen 4.52.7-4.52.9). Dabei soll für die touristische Signalisation künftig nur noch ein brauner Hintergrund verwendet werden dürfen. Die heute in der SN 640 827c vorgesehene Signalisation mit weissen Wegweisern entspricht den Wegweisern auf Nebenstrassen und den besonderen Wegweisern (Art. 51 Abs. 1 und Art. 54 SSV sowie Abbildungen 4.33 und 4.45-4.48). Sie wird in diesem Rahmen weiterhin zulässig sein.

Abs. 5: Im Jahr 2014 hat Schweiz Tourismus in Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern der Kantone ein Signalisationskonzept für die Kennzeichnung der «Grand Tour of Switzerland» (GToS) auf Haupt- und Nebenstrassen erarbeitet.²⁹ Damit die eigens für die GToS entwickelten und in der SSV nicht vorgesehenen Signalisationselemente entlang der Route angebracht werden durften, hat das ASTRA im März 2015 gestützt auf Artikel 115 Absatz 2 SSV eine zeitlich befristete Ausnahmeverfügung erlassen. Da sich das Konzept der GToS in der Praxis bewährt hatte, wurde die Ausnahmeverfügung Ende 2020 für weitere vier Jahre verlängert. Im Rahmen dieser Revision wird nun vorgeschlagen, die GToS-Signalisation ins Bundesrecht zu übernehmen.

Abs. 6: Die Vorgaben zur touristischen Signalisation auf Autobahnen und Autostrassen sollen künftig im neuen Artikel 89b E-SSV rechtlich verankert werden.

Art. 56

Abs. 1 (neu): Neu soll der Zweck der Nummerntafeln im Strassenverkehr sowie ihre zulässigen Verwendungsmöglichkeiten rechtlich festgehalten werden.

Abs. 2: Dieser Absatz entspricht dem heutigen Absatz 1. Der Auftrag des Bundesrats an das UVEK, Weisungen zur Ausgestaltung und Anbringung von Nummerntafeln für Europastrassen zu erlassen, soll gestrichen werden.

²⁹ Vgl. unter www.myswitzerland.ch > Erlebnisse > Erlebnisfahrten > Auto, Motorrad - Grand Tour (Stand: 31.05.2024).

Abs. 3: Das Konzept, wonach das UVEK das Basisnetz der Autobahnen und Autostrassen festlegt, ist veraltet. Soweit es sich bei Autobahnen und Autostrassen um Nationalstrassen handelt (also um Autobahnen und Autostrassen, die unter der Strassenhoheit und im Eigentum des Bundes stehen³⁰), richtet sich die Nummerierung nach dem Anhang des von der Bundesversammlung am 10. Dezember 2012 verabschiedeten Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz³¹ (Netzbeschluss). Mit dem Verweis auf den Netzbeschluss wird der bundesrätliche Auftrag an das UVEK entbehrlich und kann gestrichen werden.

Zur Abgrenzung von Autobahnen und Autostrassen unter der Hoheit und im Eigentum des Bundes und solchen unter der Hoheit und im Eigentum der Kantone sollen in der SSV die Begriffe «nationale Autobahnen und Autostrassen» bzw. «kantonale Autobahnen und Autostrassen» verwendet werden. Die Begriffe stammen aus der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991³² (Anhang 1 Bst. A-C).

Abs. 4: Dieser Absatz entspricht dem heutigen Absatz 3. Neu soll die Möglichkeit rechtlich verankert werden, wonach Nationalstrassen dritter Klasse, also Hauptstrassen unter der Hoheit und im Eigentum des Bundes, zusätzlich zu den blau-weissen Nummern- tafeln für Hauptstrassen mit rot-weissen Nummerntafeln versehen werden dürfen. Die Nummerierung richtet sich nach dem Anhang des Netzbeschlusses. Diese Möglichkeit ist gemäss Dokumentation ASTRA 80003 «Nummerierung und Anzeige der Strecken- kilometer der NS 3. Klasse» bereits heute vorgesehen.³³ Ferner soll auch für die Num- merntafeln für Hauptstrassen der Auftrag an das UVEK zum Erlass von Weisungen gestrichen werden.

Abs. 5 (neu): Diese Bestimmung entspricht dem heutigen Absatz 4. Das Verfahren der Nummerierung soll neu in Absatz 6 geregelt werden.

Abs. 6 (neu): Diese Bestimmung entspricht zu Teilen dem heutigen Absatz 4. Sie be- auftragt das UVEK mit der Nummerierung der Anschlüsse und Verzweigungen auf den nationalen Autobahnen und Autostrassen. Ferner räumt sie dem UVEK die Möglichkeit ein, die Nummern kantonaler Autobahnen und Autostrassen sowie derer Anschlüsse und Verzweigungen festzulegen. Die kantonalen Autobahnen und Autostrassen sind in Anhang 1 Buchstaben B und C der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezem- ber 1991³⁴ aufgeführt. Bei Bedarf wird der Bund diese Strassen zusammen mit den betroffenen Kantonen nummerieren können.

Die Festlegung der Nummern hat künftig nicht mehr in Weisungen, sondern in Form einer Departementsverordnung zu ergehen. Dabei kann das UVEK die Festlegung bzw. die Festlegungsbefugnis dem ASTRA übertragen. So soll ermöglicht werden, dass die Nummerierung in möglichst engem und praxisnahem Austausch zwischen

³⁰ Art. 8 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11).

³¹ BBl 2017 7807; 2023 2464

³² SR 741.272

³³ Kann abgerufen werden unter: www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Standards für Nationalstrassen > Dokumentation (Stand: 31.05.2024).

³⁴ SR 741.272

Bund und Kantonen erfolgen kann. Vgl. für die Benennung der Anschlüsse und Verzweigungen sowie für die Umsetzung der Motion 17.3952 Bühler die Erläuterungen zu den Artikeln 86 Absätze 8 und 9 sowie 87 Absatz 6 E-SSV.

Art. 59 Abs. 2^{bis} und 4

Abs. 2^{bis} (neu): Bei der Signalisation von Baustellen werden in der Praxis spezielle Varianten des Signals «Anzeige der Fahrstreifen» (4.77) zur Anzeige von Verschwenkungen, Überleitungen, Rückführungen sowie Verminderungen von Fahrstreifen verwendet. Um die Verständlichkeit dieser Signal-Varianten im Baustellenbereich zu erhöhen, wird ein separates Hinweissignal «Anzeige des Fahrstreifenverlaufs bei Baustellen» mit entsprechenden Beispielen in Anhang 2 zur Diskussion gestellt (neue Abbildung 4.77.3).

Abs. 4: Die Vorgaben zur Aufstellung des Signals «Anzeige der Fahrstreifen» auf Autobahnen und Autostrassen soll künftig im neuen Artikel 89a Absatz 1 E-SSV geregelt werden. Der Verweis in Absatz 4 SSV muss deshalb entsprechend angepasst werden.

Art. 62 Abs. 1-3 und 5

Abs. 1 und 2: Die Aufzählung der zulässigen Hinweissignale soll um das Signal «Tankstelle mit alternativem Treibstoff» erweitert werden. In Anhang 2 soll zudem eine entsprechende Abbildung eingeführt werden (neue Abbildung 4.84.1). Damit soll eine in der Praxis bereits weit verbreitete, bislang lediglich auf Weisungsstufe³⁵ festgehaltene Signalisation in die SSV überführt werden.

Das Hinweissignal «Telefon» (4.81) wird heute nicht mehr verwendet und soll deshalb aus dem bundesrechtlichen Signalkatalog entfernt werden. An dessen Stelle soll neu das Signal «Notruf-Telefon» treten. Dieses Signal ist heute in Absatz 3 von Artikel 62 SSV geregelt und wird insbesondere in Tunneln verwendet. In Anhang 2 sollen neu Beispiele des Signals aufgeführt werden (neue Abbildung 4.81).

In Absatz 1 und 2 soll der Begriff «Zeltplatz» durch «Campingplatz» ersetzt werden. Zudem sollen Stellplätze für Wohnmotorwagen künftig als solche signalisiert werden können (vgl. Erläuterungen zu Art. 54 Abs. 3 E-SSV).

Abs. 3: Die Signalkombination, bestehend aus den Signalen «Notruf-Telefon» und «Feuerlöscher» (4.92), ist derzeit nur in einer ASTRA-Richtlinie³⁶ geregelt. Die Möglichkeit, die beiden Signale bei unzureichenden Platzverhältnissen in Tunneln zu kombinieren, soll künftig in Absatz 3 und Anhang 2 bundesrechtlich verankert werden (neue Abbildung 4.81).

Abs. 5: Der heutige Absatz 5 regelt das Signal «Radio-Verkehrsinformation». Die Bestimmung hält fest, dass das Signal ausserhalb von Autobahnen und Autostrassen

³⁵ Ziff. 3.1 der Weisungen des ASTRA über die Signalisation von Rastplätzen sowie über zusätzliche Hinweise auf Wegweisern für Raststätten auf Autobahnen und Autostrassen vom 10. Mai 2020. Können abgerufen werden unter: www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrsrecht > Dokumente > Weisungen (Stand: 31.05.2024).

³⁶ Ziff. 3.2.5 der Richtlinie des ASTRA 13010 «Signalisation der Sicherheitseinrichtungen in Strassentunneln» (Ausgabe 2011). Kann abgerufen werden unter www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Dokumente für Nationalstrassen / Agglomerationsprogramme > Standards für Nationalstrassen > Richtlinien (Stand: 31.05.2024).

nur aufgestellt wird, wo der Frequenzbereich wechselt. Die Ablösung der Verbreitung von Radioprogrammen über Ultrakurzwellen (UKW) zu Digital Audio Broadcasting plus (DAB+) führt dazu, dass Radiosender nicht mehr über die Frequenz, sondern über den Namen des Senders gesucht werden. Folglich braucht auf dem Signal «Radio-Verkehrsinformation» (4.90) die Frequenz künftig nicht mehr angegeben zu werden. Die meisten staatlichen und privaten sowie nationalen und regionalen Radiosender informieren heute über das aktuelle Verkehrsgeschehen. Auch werden aktuelle Verkehrsinformationen nicht nur über Radio, sondern über weitere Kanäle wie Mobiltelefone, Navigationssysteme oder Wechselltextanzeigen verbreitet. Vor diesem Hintergrund scheint es nicht mehr zeitgemäss, im Strassenverkehr auf einen «Sender mit nationalem Programm» hinzuweisen. Der Inhalt des aktuellen Absatz 5 kann deshalb ersatzlos gestrichen werden. Vgl. zur Verwendung des Signals «Radio-Verkehrsinformation» (4.90) im Bereich von Tunneln die Erläuterungen zu Artikel 89a Absatz 2 E-SSV.

Anstelle des Signals «Radio-Verkehrsinformation» soll im Absatz 5 künftig das Signal «Tankstelle mit alternativem Treibstoff» geregelt werden. Um anzuzeigen, welche Art von alternativem Treibstoff am betreffenden Ort angeboten wird, darf das Signal «Tankstelle mit alternativem Treibstoff» mit der jeweils zutreffenden Abkürzung ergänzt werden. Zulässig sind namentlich CNG (Compressed Natural Gas) für Erdgas, EV (Electric Vehicle) für Ladestationen, H₂ (Hydrogenium) für Wasserstoff und LPG (Liquefied Petroleum Gas) für Flüssiggas.

Art. 66 Abs. 5 Bst. c

Die temporäre Leiteinrichtung «Drehkelle», die im italienischen Text in «paletta segnaletica» unbenannt wird, soll neu in Artikel 80 Absatz 5 E-SSV geregelt werden. Der Verweis in Artikel 66 Absatz 5 Buchstabe c SSV muss deshalb entsprechend angepasst werden.

Art. 72 Abs. 1^{ter}, 1^{quater}, 3 und 5

Abs. 1^{ter} (neu): Die Vorschrift, wonach sich die Grösse der Markierungen nach Anhang 1 richtet, soll in einem neuen Absatz des Grundsatzartikels zu den Markierungen verankert werden. Wie bei den Signalen³⁷ soll es auch bei den Markierungen in begründeten Einzelfällen zulässig sein, von den bundesrechtlichen Grössen abzuweichen.

Abs. 1^{quater} (neu): Die neue Bestimmung soll den Grundsatz festhalten, dass Markierungen aus der Sicht der Verkehrsteilnehmenden gut erkennbar sein müssen. Diese blicken mit einem vergleichsweise flachen Sichtwinkel auf die Markierungen. Namentlich Pfeile, Aufschriften und Symbole müssen deshalb in Fahrtrichtung überhöht bzw. verzerrt werden. Die genaue Vermassung unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Überhöhung soll wie bislang auf Normstufe erfolgen.

³⁷ Art. 102 Abs. 3 SSV.

Abs. 3: Die Möglichkeit, neben Richtungsangaben und den in der SSV vorgesehenen Aufschriften³⁸ das Symbol des Signals «Autobahn» (4.01) auf der Fahrbahn anzubringen, ist heute einzig auf (rechtsverbindlicher) Normstufe geregelt.³⁹ Sie soll in die SSV überführt werden.

Abs. 5: Das UVEK ist gestützt auf Artikel 115 Absatz 1 SSV befugt, Weisungen zu Markierungen zu erlassen. Der gleichlautende Hinweis in Artikel 72 Absatz 5 SSV ist überflüssig und kann gestrichen werden.

Art. 72a Abs. 1 und 2

Abs. 1: Der heute auf (rechtsverbindlicher) Normstufe⁴⁰ geregelte Grundsatz, wonach taktil-visuelle Markierungen immer dann anzubringen sind, wenn ein besonderes Bedürfnis besteht oder die Sicherheit und Orientierung blinder und sehbehinderter Personen nicht durch bauliche Elemente gewährleistet werden kann, soll Eingang in die SSV finden. Ein besonderes Bedürfnis ist namentlich im Bereich von Blinden- und Sehbehindertenheimen, Spitälern, öffentlich zugänglichen Bauten und Anlagen oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gegeben.

Abs. 2: Diese Bestimmung soll dahingehend angepasst werden, dass die nach geltendem Recht zulässigen taktil-visuellen Markierungen mit Klammerverweisen und Abbildungen in Anhang 2 Ziffer 6 SSV ergänzt werden (neue Abbildungen 6.30-6.34). Um die Übersichtlichkeit zu verbessern, wird eine neue Gliederung des Absatzes vorgeschlagen (neue Bst. a-e).

Art. 72b (neu)

Die auf (rechtsverbindlicher) Normstufe⁴¹ vorgesehene Möglichkeit, Mittelstreifenüberfahrten auf Autobahnen und Autostrassen mit Unterflurleuchten zu markieren, soll im neuen Artikel 72b E-SSV in den Grundsätzen bundesrechtlich verankert werden.

Art. 73 Abs. 1 und 1^{bis}

Abs. 1 und Abs. 1^{bis} (neu): Sicherheitslinien (6.01 und 6.02) zählen zu den wichtigsten Markierungen, um die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen. Verkehrsregelverstösse im Zusammenhang mit Sicherheitslinien führen denn auch zu vergleichsweise hohen Strafen. Entsprechende Ordnungsbussen variieren zwischen CHF 100 und 140, wobei das Überfahren von Sicherheitslinien aufgrund der damit einhergehenden Gefährdung oft im ordentlichen Strafverfahren geahndet wird. Für die Verkehrsteilnehmenden ist es deshalb wichtig zu wissen, ob eine Linie auf der Fahrbahn eine Sicherheitslinie darstellt oder nicht. Hierzu muss die Linie ausreichend lang sein. Für Sicherheitslinien sollen deshalb die Mindestlängen nicht nur im Anhang 1 rechtlich verankert werden, sondern auch in der SSV selbst. Die Mindestlängen von 20 m innerorts

³⁸ Als Aufschrift im Sinn von Art. 72 Abs. 3 SSV gelten z. B. die Aufschrift «TAXI» gemäss Art. 73a Abs. 1, «BUS» gemäss Art. 74b oder «STOP» gemäss Art. 75 Abs. 2 SSV.

³⁹ SN 640 850a, Ziff. 7.6.

⁴⁰ SN 640 852, Ziff. 6.

⁴¹ SN 640 853.

und 50 m ausserorts entsprechen den in den technischen Normen definierten Mindestlängen.⁴² Die Mindestlänge von 20 m entspricht zudem den internationalen Vorgaben.⁴³ Zur besseren Lesbarkeit soll der heutige Absatz 1 in zwei neue Absätze aufgeteilt werden. Der neue Absatz 1 regelt die Funktionen von Sicherheitslinien. Der neue Absatz 1^{bis} beinhaltet die rechtlichen Vorgaben zur Länge von Sicherheitslinien.

Art. 74 Abs. 1^{bis} (neu)

Fahrstreifen sollen nur dort markiert werden, wo sämtliche Fahrzeugarten, die üblicherweise auf dem entsprechenden Fahrstreifen verkehren, ohne Inanspruchnahme eines anliegenden Fahrstreifens gefahrlos kreuzen oder nebeneinander fahren können. Dieser allgemeine Grundsatz ist heute einzig in Ziffer 6 der seit Anfang 2021 nicht mehr rechtsverbindlichen SN 40 862 «Markierungen – Anwendungen auf Haupt- und Nebenstrassen» verankert. Aufgrund seiner Tragweite soll er in die SSV übernommen werden. Bei Kernfahrbahnen (vgl. Art. 74a Abs. 2 SSV) wird dem Grundsatz insoweit Rechnung getragen, als infolge der fehlenden Breite der Kernfahrbahn keine Mittelmarkierungen angebracht werden. Zu beachten ist aber, dass aus Sicherheitsgründen auch Kernfahrbahnen eine ausreichende Breite zum Kreuzen bzw. Nebeneinanderfahren aufweisen sollten. Dabei ist dem Stand der Technik besondere Beachtung zu schenken.

Art. 76 Sachüberschrift und Abs. 1^{bis} (neu)

Die in der rechtsverbindlichen SN 640 850a ausdrücklich geregelte und in der Praxis weit verbreitete «Abweislinie» soll künftig bundesrechtlich geregelt werden. Abweislinien, die an Hindernissen am Fahrbahnrand vorbeiführen, sind in ihrer Funktion mit einer Randlinie vergleichbar. Im Bereich von Hindernissen auf der Fahrbahn und bei Verkehrsinseln kommt der Abweislinie demgegenüber eine eigenständige Bedeutung zu. Sie soll deshalb in einem eigenen Absatz und mit einem eigenen Klammerverweis sowie einer dazugehörigen Abbildung in Anhang 2 Ziffer 6 SSV geregelt werden (neue Abbildung 6.16.4). Abweislinien dürfen wie Randlinien überfahren werden. Dabei ist aber zu beachten, dass an Verkehrsinseln und Hindernissen in der Fahrbahnmitte rechts vorbeigefahren werden muss. Zudem wird eine mehr als 20 m lange Abweislinie in der Fahrbahnmitte (innerorts) zu einer Sicherheitslinie (vgl. Erläuterungen zu Artikel 73 Absatz 1^{bis} E-SSV).

Art. 79 Abs. 3

Artikel 79 Absatz 3 SSV, der die doppelte Querlinie in weiss-blauer Farbe regelt, soll neu mit einem Klammerverweis und einer dazugehörigen Abbildung in Anhang 2 Ziffer 6 SSV ergänzt werden (neue Abbildung 6.24).

⁴² SN 640 850a, Ziff. 7.1.

⁴³ Ziff. 2; Anhang 2, Kapitel Ziff. II, Bst. A, Nr. 6 des Übereinkommens über Strassenverkehrszeichen i.V.m. Ziff. 7 des Anhangs zum Protokoll über Strassenmarkierungen zum Europäischen Zusatzübereinkommen zum Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen.

Art. 80

Abs. 1: Der Inhalt des geltenden Artikels 80 Absatz 1 SSV wird unverändert übernommen.

Abs. 2: Die temporären Leiteinrichtungen «Leitbaken» und «Leitkegel» sollen mit einem Klammerverweis und dazugehörigen Abbildungen in der neu vorgeschlagenen Ziffer 7 von Anhang 2 ergänzt werden (neue Abbildungen 7.01 und 7.02). Zudem sollen die gemäss den einschlägigen technischen Normen⁴⁴ zulässigen Grössen der beiden temporären Leiteinrichtungen in Anhang 1 definiert werden. Die im heutigen Absatz 2 erwähnten Fässer sind den technischen Normen zufolge für die Signalisation von Baustellen nicht vorgesehen. Sie sollen deshalb nicht mehr ausdrücklich in der Verordnung erwähnt werden.

Abs. 3: Die im Absatz enthaltene Klammer soll gestrichen werden. Materielle Änderungen sind damit nicht verbunden.

Abs. 4 (neu): Mobile Warntafeln werden zumeist an Einsatzfahrzeugen oder Anhängern befestigt. Sie sind heute ansatzweise in der SSV geregelt, namentlich in Artikel 82 Absatz 5^{bis} SSV, wonach auf fahrenden oder auf der Fahrbahn stehenden Fahrzeugen gelbe Abweispfeile in lichttechnischer Ausführung verwenden werden dürfen. Darüber hinaus sind die Tafeln ausschliesslich auf Normstufe geregelt.⁴⁵ Neu sollen mobile Warntafeln, die insbesondere im Bereich von Baustellen auf Autobahnen und Autostrassen häufig anzutreffen sind, bundesrechtlich eingehender geregelt und mit einem Klammerverweis sowie einer Abbildung in der neu vorgeschlagenen Ziffer 7 von Anhang 2 versehen werden (neue Abbildung 7.03). In der Praxis werden neben mit gelben LED-Lampen schematisierten Abweispfeilen auch weisse Abweispfeile auf Wechselanzeigetafeln verwendet. Letztere Ausgestaltung soll künftig rechtlich ebenfalls ausdrücklich erlaubt sein.

Abs. 5: Das UVEK ist gestützt auf Artikel 115 Absatz 1 SSV befugt, Weisungen zu Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen zu erlassen. Der Hinweis in Artikel 80 Absatz 5 SSV soll deshalb gestrichen werden. Stattdessen soll die heute in Absatz 4 geregelte Drehkelle zur Verkehrsregelung bei Engpässen im Bereich von Baustellen rechtlich verankert werden. Zudem wird die Drehkelle mit einem Klammerverweis versehen und in der neu vorgeschlagenen Ziffer 7 von Anhang 2 abgebildet (neue Abbildung 7.04).

Abs. 6 (neu): In diesem neuen Absatz soll der Grundsatz festgehalten werden, wonach Baustellen für den Strassenverkehr sowie für die auf der Baustelle beschäftigten Personen sicher einzurichten sind. Dabei richtet sich die Sicherheit des Baustellenpersonals nicht nur nach dem Strassenverkehrsrecht, sondern insbesondere auch nach der Gesetzgebung im Bereich der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Ausdrücklich erwähnt werden soll zudem die ausreichende Beleuchtung der Baustellen bei ungenügenden Lichtverhältnissen (nachts,

⁴⁴ SN 40 885 und SN 40 886.

⁴⁵ SN 40 885, Ziff. 19 Tab. 2.

schlechte Witterung, Baustellen in einer Unterführung usw.). Aus strassenverkehrsrechtlicher Sicht steht die Wahrnehmbarkeit von Baustellen im Vordergrund, indem namentlich Signale und Abschränkungen mit Warnleuchten und gegebenenfalls gelbem Blinklicht versehen werden (Art. 70 Abs. 1 Bst. c SSV).⁴⁶ Daneben spielt die Beleuchtung auch aus arbeitsrechtlicher Sicht eine wichtige Rolle (Arbeitsstellenbeleuchtung).

Im Übrigen soll nochmals ausdrücklich auf den Stand der Wissenschaft, Technik und Erfahrung hingewiesen werden, dessen Beachtung im Bereich der Baustellen-Signalisation wegen der erhöhten Unfallgefahr besonders wichtig ist. Dabei handelt es sich um eine Wiederholung des im neuen Artikel 103a E-SSV Gesagten.

Abs. 7 (neu): Mit der neuen Bestimmung soll sichergestellt werden, dass temporäre Leiteinrichtungen (rot-weiss) nicht nur bei Baustellen verwendet werden können, sondern auch bei weiteren vorübergehenden Hindernissen im Bereich der Fahrbahn.

Art. 82

Abs. 1: Die Vorschrift, dass ständige Hindernisse weniger als 1 m vom Fahrbahnrand entfernt sein müssen, damit sie mit Leiteinrichtungen gekennzeichnet werden dürfen, ist zu starr. Sie soll aufgehoben und an deren Stelle von «ständigen Hindernissen neben der Fahrbahn» gesprochen werden. Mindestabstände für bestimmte Leiteinrichtungen können auf Normstufe festgelegt werden. Hindernisse über der Fahrbahn, die mit Leiteinrichtungen gekennzeichnet werden (z. B. Leitmarken), sollen ausdrücklich erwähnt werden. Der Hinweis, wonach Hindernisse zu kennzeichnen sind, wenn sie den sicheren Verkehrsablauf gefährden, namentlich bei schlechten Sichtverhältnissen, soll klarstellen, dass nicht jedes potenzielle Hindernis mit Leiteinrichtungen versehen werden muss.

Abs. 2: Der heutige Absatz 2 regelt neben den Leitmarken auch noch die Leitpfeile. Neu soll Absatz 2 ausschliesslich die verschiedenen Formen von Leitmarken beinhalten. Einleitend soll deshalb nur noch von Leitmarken gesprochen werden. Die heute in Buchstabe b erwähnten Leitpfeile sollen im neuen Absatz 5 geregelt werden.

Abs. 3 und 4 (neu): Die Vorschriften zu den Leitpfosten sind heute in Absatz 3 geregelt. Der besseren Übersichtlichkeit halber sollen sie neu auf zwei Absätze aufgeteilt werden. Absatz 3 definiert die verschiedenen Arten von Leitpfosten. Neu sollen die zulässigen Masse für Leitpfosten in Anhang 1 aufgeführt werden. Zudem sollen in der neu vorgeschlagenen Ziffer 7 von Anhang 2 neben den Rundpfosten auch Beispiele von Dreieckpfosten abgebildet werden (neue Abbildungen 7.05 und 7.06). Der neue Absatz 4 regelt schliesslich die Rückstrahler, die auf Leitpfosten angebracht werden dürfen.

Abs. 5 (neu): Die heute in Artikel 82 Absatz 2 Buchstabe b SSV erwähnten Leitpfeile sollen einen eigenen Absatz erhalten. Geregelt werden sollen die Ausgestaltung sowie grundlegende Voraussetzungen für die Verwendung von Leitpfeilen. Zudem soll die

⁴⁶ SN 40 885, Ziff. 23, und 40 886 Ziff. 17.

Leiteinrichtung mit einem Klammerverweis versehen werden, in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 Ziffer 7 beispielhaft abgebildet werden (neue Abbildung 7.07).

Abs. 6: Das UVEK ist gestützt auf Artikel 115 Absatz 1 SSV befugt, Weisungen zu Leiteinrichtungen zu erlassen. Der gleichlautende Hinweis in Artikel 82 Absatz 6 SSV ist deshalb überflüssig und kann gestrichen werden.

Neu soll der Verwendungszweck von Inselfosten ausdrücklich im Gesetz erwähnt werden. Zudem soll die Leiteinrichtung «Inselfosten» mit einem Klammerverweis versehen, in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 Ziffer 7 mit einer beispielhaften Abbildung versehen werden (neue Abbildung 7.08).

Abs. 7: Die Leiteinrichtung «Verkehrsteiler» soll im neuen Absatz 7 geregelt, mit einem Klammerverweis versehen, in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 Ziffer 7 abgebildet werden (neue Abbildung 7.09).

Abs. 8: Der Inhalt des geltenden Artikels 82 Absatz 5^{bis} SSV wird unverändert übernommen.

Art. 86 Abs. 5, 8 und 9 (neu)

Abs. 5: Der auf Normstufe verwendete und in der Praxis gängige Begriff «weitere Fahrziele» ist im geltenden Signalisationsrecht nicht verankert. Er soll künftig in Absatz 5 ausdrücklich erwähnt werden.

Abs. 8: In Anlehnung an Artikel 56 Absatz 6 E-SSV betreffend die Nummerierung von Autobahnanschlüssen und -verzweigungen regelt diese Bestimmung die Benennung von Autobahnanschlüssen. Zuständig für die Benennung soll das UVEK in Zusammenarbeit mit den Kantonen sein. Die Namen der Anschlüsse soll das UVEK in einer neuen Departementsverordnung festlegen, welche die heutigen UVEK-Weisungen ablösen soll. Bei Bedarf kann das UVEK zudem die weiteren Fahrziele gemäss Artikel 86 Absatz 5 SSV rechtlich verankern. Wie bei der Nummerierung der Autobahnanschlüsse und Verzweigungen hat das UVEK die Möglichkeit, die Festlegung bzw. die Festlegungsbefugnis dem ASTRA zu übertragen.

Abs. 9: In Umsetzung der Motion 17.3952 Bühler soll die neue Bestimmung regeln, unter welchen Voraussetzungen zweisprachige Ortschaften im Bereich der Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen künftig zweisprachig angeschrieben werden dürfen.⁴⁷ Ausdrücklich erwähnt werden soll, dass im Fall einer Abweisung eines Gesuchs eine anfechtbare Verfügung ergehen muss. Die Einzelheiten soll das UVEK in der Departementsverordnung regeln.

⁴⁷ Ziff. 3.3.

Art. 87 Abs. 6 (neu)

Damit das in Artikel 86 Absätze 8 und 9 E-SSV für Anschlüsse Gesagte auch für Verzweigungen gilt, soll in dieser neuen Bestimmung ein Verweis auf die sinngemässe Anwendung der beiden Absätze gemacht werden.

Art. 89

Der heutige Artikel 89 SSV regelt die Signalisation verschiedenster Hinweise auf Autobahnen und Autostrassen. Der besseren Verständlichkeit halber soll der Regelungsgehalt auf zwei Artikel aufgeteilt werden. Dabei hat der neue Artikel 89 E-SSV die Vorgaben zur Kennzeichnung von Raststätten und Rastplätzen entlang von Autobahnen und Autostrassen zum Inhalt.

Abs. 1: Die beispielhafte Aufzählung möglicher Nebenanlagen im Einleitungssatz von Absatz 1 des heutigen Artikels 89 SSV soll mit dem Begriff «Ladestationen» ergänzt werden. In den Buchstaben c und d sollen die Richtungspfeile auf den Hinweissignalen auf Nebenanlagen, die bislang nur auf Normstufe geregelt waren⁴⁸, ausdrücklich erwähnt werden. Die Buchstaben a und b des geltenden Artikels 89 Absatz 1 SSV werden unverändert übernommen.

Abs. 2 und 3: Die für die Kennzeichnung von Nebenanlagen verwendeten Signale sind heute im Wesentlichen auf Norm- und Weisungsstufe geregelt.⁴⁹ Neu sollen die Signale ausdrücklich im Bundesrecht geregelt werden. Die Wegweisung zu Raststätten soll in Absatz 2 mit dem Signal «Raststätte» (4.74) und den zulässigen Angaben sowie mit einer beispielhaften Abbildung in Anhang 2 rechtlich verankert werden. Für die Wegweisung zu Rastplätzen soll in Absatz 3 auf das Signal 4.17 sowie auf die Möglichkeit hingewiesen werden, allfällige Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit dem Symbol 5.42 zu kennzeichnen.

Abs. 4: Dieser Absatz übernimmt den Inhalt des geltenden Artikels 89 Absatz 7 SSV.

Art. 89a (neu)

Der neue Artikel 89a E-SSV übernimmt die Sachüberschrift sowie den Regelungsgehalt der Absätze 2, 4, 5, 6 und 9 des heutigen Artikels 89 SSV in den neuen Absätzen 1, 3, 4, 5 und 7 unverändert.

Abs. 2: Aufgrund der Ablösung von UKW durch DAB+ und des fehlenden Bedürfnisses, im Strassenverkehr auf einen «Sender mit nationalem Programm» hinzuweisen, soll das Signal «Radio-Verkehrsinformation» auf Autobahnen und Autostrassen auf der freien Strecke künftig ebenfalls nicht mehr verwendet werden (eingehender zur Thematik: Erläuterungen zu Art. 62 Abs. 5 E-SSV). Weiterhin verwendet werden soll das Signal als Element der Tunnelsicherheit auf Autobahnen und Autostrassen. Es soll vor Tunneln angebracht werden, in denen spezifische Informationen zu Ereignissen sowie allenfalls Verhaltensanweisungen über das Radio empfangen werden können. Da

⁴⁸ SN 640 820a, Ziff. 12 und 14.

⁴⁹ SN 640 820a, Ziff. 12-14; Weisungen des ASTRA über die Signalisation von Rastplätzen sowie über zusätzliche Hinweise auf Wegweisern für Raststätten auf Autobahnen und Autostrassen vom 10. Mai 2020 (Fn. 35).

die entsprechenden Informationen in den Tunneln auf allen empfangsfähigen Sendern eingespielt werden können, braucht auf dem Signal weder der Sendername noch die Frequenz angegeben zu werden. Künftig soll das Signal deshalb die Aufschrift «Radio Info» enthalten (neue Abbildung 4.90).

Abs. 5: Die Strassenkilometrierung soll nicht nur auf Autobahnen und Autostrassen, sondern künftig auch auf Nationalstrassen dritter Klasse ausserorts zulässig sein. Diese Möglichkeit ist gemäss Dokumentation ASTRA 80003 «Nummerierung und Anzeige der Streckenkilometer der NS 3. Klasse» bereits heute vorgesehen.⁵⁰

Abs. 6: In Absatz 8 des geltenden Artikels 89 SSV beauftragt der Bundesrat das ASTRA festzulegen, inwieweit auf Autobahnen und Autostrassen Wegweiser mit zusätzlichen Angaben versehen werden dürfen. Die zulässigen Angaben sind heute in Ziffer 6 der «Weisungen des UVEK vom 12. November 2019 über die Wegweisung bei Anschlüssen und Namen der Verzweigungen auf dem Nationalstrassennetz» geregelt. Künftig sollen sie in der Departementsverordnung geregelt werden, die im Zug der Umsetzung der Motion 17.3952 Bühler erarbeitet wird.⁵¹ Die Delegation der Rechtsetzungsbefugnisse an das UVEK soll im neuen Absatz 6 verankert werden. Dabei soll das UVEK die Kompetenz erhalten, die Festlegung einzelner zusätzlicher Anzeigen an das ASTRA zu delegieren (Art. 106 Abs. 1 SVG).

Art. 89b (neu)

Die Grundsätze der heute ausschliesslich in Weisungen⁵² geregelten touristischen Signalisation auf Autobahnen und Autostrassen sollen in die SSV überführt werden.

Abs. 1-3: Absatz 1 regelt die «touristische Ankündigungstafel» und Absatz 2 die «touristische Willkommenstafel». Beide Signale sollen mit Klammerverweisen versehen, in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 beispielhaft abgebildet werden (neue Abbildungen 4.74.1 und 4.74.2). Absatz 3 regelt die grundlegenden Anforderungen an die Ausgestaltung der beiden Tafeln.

Abs. 4: Die Wegweisung der GToS auf Autobahnen und Autostrassen soll entsprechend der Wegweisung auf dem untergeordneten Strassennetz ebenfalls rechtlich verankert werden (vgl. Erläuterungen zu Artikel 54c E-SSV).

Art. 90 Abs. 5 und 6

Abs. 5 (neu): Die heutige Bestimmung soll mit einem neuen Absatz ergänzt werden, wonach bei den Nebenanlagen und auf den Rastplätzen die Markierungen für Haupt- und Nebenstrassen verwendet werden sollen. Dieser Grundsatz ist heute einzig in Ziffer 1 der bis Ende 2020 rechtsverbindlichen SN 40 854a «Markierungen – Anordnung auf Autobahnen und Autostrassen» verankert.

⁵⁰ Fn. 33.

⁵¹ Ziff. 3.3.

⁵² Weisungen des ASTRA vom 14. Mai 2012 über die touristische Signalisation an Autobahnen und Autostrassen. Können abgerufen werden unter: www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrsrecht > Dokumente > Weisungen (Stand: 31.05.2024).

Abs. 6 (neu): Die derzeit lediglich auf Normstufe⁵³ vorgesehene Möglichkeit, mit einer rot-weissen Markierung auf die Verfügbarkeit einer Kieswanne hinzudeuten, soll sowohl textlich als auch bildlich ins Bundesrecht überführt werden (neue Abbildung 6.35).

Art. 101 Abs. 1

Die heute in VSS-Normen und Weisungen des UVEK oder des ASTRA geregelten Signale und Markierungen sollen im Zug dieser Revision in das Signalisationsrecht des Bundes überführt werden. Dies gilt auch für die touristische Signalisation und die Hotelwegweiser, wofür im geltenden Artikel 101 Absatz 1 SSV ein ausdrücklicher Vorbehalt besteht. Der Grundsatz, wonach im Strassenverkehr nur die bundesrechtlich vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden dürfen, ist bereits in Artikel 5 Absatz 3 SVG verankert. Im Übrigen griffe Artikel 101 Absatz 1 in seiner heutigen Fassung zu kurz, da die besonderen Markierungen künftig nicht in der SSV, sondern in einer eigenen Departementsverordnung geregelt sein werden. Schliesslich ist der Hinweis auf Artikel 115 SSV rein deklaratorisch und kann ebenfalls weggelassen werden. Der Absatz kann deshalb ersatzlos aufgehoben werden.

Art. 102 Abs. 2, 4 und 5

Abs. 2: Namentlich aufgrund der technischen Entwicklungen bei den retroreflektierenden Folien und der Überkopf-Signalisation wird auf den Autobahnen bereits heute vielerorts das Zwischenformat verwendet. Dieser Praxis soll Rechnung getragen werden.⁵⁴

Abs. 4: Aufgrund der Übernahme der Hotelwegweiser und der touristischen Signalisation in die SSV muss der Vorbehalt betreffend Rückstrahlung in Absatz 4 ergänzt werden. Betriebswegweiser, Hotelwegweiser sowie die touristische Signalisation sollen die Wirkung der übrigen Signalisation nicht beeinträchtigen (Art. 49 Abs. 1 E-SSV). Die entsprechenden Signale sollen deshalb nur schwach retroflekieren dürfen. Rückstrahlende Wegweiser für den Fuss- und Wanderverkehr haben keinen zusätzlichen Nutzen für die betroffenen Verkehrsteilnehmenden und sollen deshalb nicht rückstrahlend ausgestaltet sein dürfen. Demgegenüber sollen die Signale der Wegweisung für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte wie schon heute retroreflektierend sein dürfen, jedoch nicht müssen.

Abs. 5: Die Schriftart «ASTRA Frutiger» soll künftig ausdrücklich auch auf Betriebswegweisern und Hotelwegweisern sowie auf den Signalen für die Wegweisung für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte und für den Fuss- und Wanderverkehr verwendet werden müssen. Weiterhin ausgenommen bleiben soll die touristische Signalisation.

Art. 103 Abs. 5

Wechselanzeigetafeln an Begleitfahrzeugen für Ausnahmetransporte – und genauso an Fahrzeugen des Strassenunterhaltungsdienstes – sind wichtige Werkzeuge bei der

⁵³ SN 640 850a, Ziff. 7.2.

⁵⁴ Ziff. 3.4.

Auftragserfüllung. Sie wurden mit der Revision der VTS⁵⁵/SSV per 15. Januar 2017 als technisches Hilfsmittel zugelassen. Die Verwendung der Wechselanzeigetafeln bei Ausnahmetransporten und Unterhaltsfahrzeugen dient der Verkehrssicherheit. Sie ist international anerkannt und hat sich bewährt.

Gemäss dem geltenden Artikel 103 Absatz 5 SSV darf von fahrenden oder auf der Fahrbahn stehenden Unterhaltsfahrzeugen oder Begleitfahrzeugen von Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten das Signal «Andere Gefahren» (1.30) auch auf Wechselanzeigetafeln angezeigt werden. Die einschlägigen technischen Normen sehen zudem vor, dass auf Unterhaltsfahrzeugen das Signal «Baustelle» (1.14) zur Anzeige von Unterhalts- und Bauarbeiten angezeigt wird.⁵⁶ Diese Möglichkeit der Signalisation auf Fahrzeugen soll in das Bundesrecht übernommen werden.

Aufgrund der in der Praxis gewonnenen Erkenntnisse zeigt sich nun aber der Bedarf nach einer Erweiterung der Anzeigemöglichkeiten von Signalen auf Wechselanzeigetafeln und insbesondere der Verwendung von Vorschriftssignalen, die sich für die Aufgabenerfüllung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit als sinnvoll erweisen. Daher sollen künftig auch die Überholverbote («Überholen verboten», «Überholen für Lastwagen verboten») und die Signale für die Umfahrungsrichtung bei Hindernissen («Hindernis rechts umfahren», «Hindernis links umfahren») verwendet werden dürfen.

Art. 103a (neu)

Abs. 1: Diese Bestimmung enthält das «Kernstück» des mit der Revision verfolgten Wechsels von direkten zu indirekten Verweisungen in der Strassensignalisation.⁵⁷ Neu soll überall dort, wo das Strassenverkehrsrecht des Bundes keine Regelungen enthält, auf den Stand der Technik zurückgegriffen werden. Neben der Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung sollen auch die Instandhaltung und Kontrolle von Signalen, Markierungen, Leiteinrichtungen, Strassenreklamen und dergleichen ausdrücklich erwähnt werden.

Abs. 2: Die Bestimmung zählt beispielhaft die wichtigsten nationalen und internationalen technischen Normen auf, die zur Beurteilung des Standes der Wissenschaft, Technik und Erfahrung beigezogen werden können. Die Aufzählung ist nicht abschliessend, weshalb auch andere Regeln der Technik herangezogen werden können. Zu beachten ist aber, dass die VSS-Normen den in der Schweiz allgemein geltenden technischen Standard besonders gut widerspiegeln. Mit Blick auf eine einheitliche Strassenverkehrsordnung kommt ihnen deshalb ein besonderes Gewicht zu.

In einer Fussnote wird darauf hingewiesen, dass die einzelnen technischen Normen bei der Schweizerischen Normen-Vereinigung (SNV) eingesehen und bezogen werden können. Die SNV, zu deren Mitgliedern auch der VSS gehört, ist das gesamtschweizerische Forum der Erarbeitung und Harmonisierung von Normen und Regeln.⁵⁸ Die SNV

⁵⁵ Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (SR 471.41)

⁵⁶ SN 40 886, Anhang 1A und 1B («Fahrende Baustelle»), und 40 885, Anhang 2, Abbildung 58 («Autostrasse, Arbeitsfahrzeug ausserhalb der Fahrstreifen»).

⁵⁷ Ziff. 3.1.

⁵⁸ Art. 2 Abs. 1 der Statuten der SNV vom 25. Juni 2009. Kann abgerufen werden unter: www.snv.ch > Mitglieder > Mitgliedschaft (Stand: 31.05.2024).

ist Mitglied in europäischen Normierungsorganisationen wie dem Europäischen Komitee für Normung (Comité Européen de Normalisation; CEN) sowie in internationalen Normierungsorganisationen wie der Internationalen Organisation für Normung (International Organisation for Standardization; ISO).

Abs. 3: Schon in der geltenden Fassung verwendet die SSV den Begriff «Ausführung» wiederholt.⁵⁹ Der Begriff umfasst auch die Herstellung von Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen. Es existieren denn auch diverse VSS-Normen mit Vorgaben zur Herstellung oder zur Überprüfung der Leistungsbeständigkeit. Diese VSS-Normen geben entsprechende Europäische Normen (EN) wieder und enthalten zusätzlich ein «nationales Vorwort».⁶⁰ In der Bauproduktgesetzgebung legen die EN als sogenannte «harmonisierte technische Normen» aber auch die Leistungen fest, welche die entsprechenden Produkte aufweisen müssen, damit sie rechtsgültig auf dem Schweizer Markt in Verkehr gebracht werden dürfen (Art. 4 des Bundesgesetzes vom 21. März 2014⁶¹ über Bauprodukte [BauPG]). Zudem dienen sie als Grundlage für die Leistungserklärung, welche die Herstellerinnen zwingend zu erstellen haben (Art. 5 BauPG). Insoweit sind die EN somit verbindlich, weshalb im Signalisationsrecht ein Vorbehalt zugunsten des Bauproduktrechts angebracht werden soll.

Art. 104 Abs. 1^{bis} (neu)

Das Anbringen und Entfernen von Signalen und Markierungen ist grundsätzlich eine behördliche Aufgabe. Das Signal «Andere Gefahren» (1.30) kann das Personal von Begleitfahrzeugen zwar von sich aus anzeigen. Soweit es aber um Vorschriftssignale geht, soll ihm die entsprechende Kompetenz nicht von Bundesrecht wegen zukommen. Vielmehr soll es dazu von der Polizei ermächtigt werden können. Damit besteht dieselbe Regelung wie bei der Verkehrsregelung, für die das Personal von Begleitfahrzeugen ebenfalls eine Bewilligung der kantonalen Polizeibehörde benötigt. Die kantonale Polizeibehörde kann das Personal von Begleitfahrzeugen soweit ermächtigen, als sie von sich aus Massnahmen anordnen kann. In welchem Rahmen und in welcher Form die Ermächtigung erfolgt, bleibt der kantonalen Polizeibehörde überlassen.

Art. 105 Abs. 2

Signale und Markierungen müssen langfristig gut sichtbar sein, damit die Verkehrsteilnehmenden sie beachten. Gleiches gilt auch für Leiteinrichtungen, weshalb sie ausdrücklich erwähnt werden sollen. Schlecht oder nicht mehr erkennbare Signale können den Verkehrsteilnehmenden nicht vorgehalten werden. Verschiedene VSS-Normen enthalten auch Vorgaben, wann Signale und Markierungen erneuert werden müssen.

Art. 115

Abs. 1: Infolge des Wechsels von starren zu indirekten Verweisungen soll die Möglichkeit des UVEK aufgehoben werden, technische Normen für rechtsverbindlich zu erklären. Sowohl UVEK als auch ASTRA (vgl. Art. 115 Abs. 2 SSV) sollen aber weiterhin

⁵⁹ Z. B. Art. 81 Abs. 1, Art. 82 Abs. 5^{bis} und 5 oder Art. 115 Abs. 1.

⁶⁰ Z. B. SN 640 844-1a-NA [EN 12352: 2006], SN 640 877-15 [EN 1423] oder SN EN 1463-2. Vgl. auch Fn. 3

⁶¹ SR 933.0

befugt sein, Weisungen für die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung von Signalen, Markierungen, Leiteinrichtungen, Strassenreklamen und dergleichen zu erlassen. Dabei sollen künftig auch die Instandhaltung und die Kontrolle ausdrücklich erwähnt werden (vgl. auch die Erläuterungen zu Art. 105 Abs. 2 E-SSV).

Abs. 1^{bis} (neu): Die Befugnis des Bundesrats, die SSV zu ändern, soll künftig, soweit Anhang 1 und Anhang 2 Ziffer 5 betreffend, an das UVEK delegiert werden.⁶²

Abs. 2: Im italienischen Text wird zwecks Vereinheitlichung der Ausdruck «sentieri per il turismo pedestre» durch «sentieri» ersetzt.

Abs. 3: Vgl. Erläuterungen zu Artikel 54 Absatz 3 E-SSV.

Art. 115a

Mit dem Wechsel von direkten zu indirekten Verweisungen und der Übernahme der wichtigsten Inhalte der in Artikel 115a SSV aufgeführten VSS-Normen kann die Bestimmung aufgehoben werden.

Art. 117e (neu)

Die im Rahmen dieser Revision vorgesehenen Änderungen betreffen grossmehrheitlich Signale, Markierungen und Leiteinrichtungen mit Hinweis- und Lenkungsfunktion. Im Unterschied zu Vorschrifts- und Vortrittssignalen besteht deshalb kein Bedarf, Signale, Markierungen und Leiteinrichtungen, die infolge des Inkrafttretens der Revision rechtswidrig geworden sind, möglichst schnell zu ersetzen. Sie sollen erst entfernt oder mit rechtmässigen Entsprechungen ersetzt werden müssen, wenn sich ihre Erneuerung aufgrund von Verwitterung, Beschädigungen oder dergleichen ohnehin aufdrängt.

Anhang 1

Anhang 1 verweist heute für die Grösse bestimmter Signale, Markierungen und Leiteinrichtungen statisch auf technische Normen.⁶³ Anhang 1 soll im Zug des Systemwechsels angepasst werden, indem überall dort, wo heute auf eine technische Norm verwiesen wird, soweit möglich und sinnvoll Vorgaben zur Grösse gemacht werden. Die Grösse des Signals «Notfallspur» (4.24) soll künftig das ASTRA und nicht mehr das UVEK im Einzelfall festlegen (Ziff. IV Bst. A Ziff. 3 Bst. e).

Die Grösse der Markierungen werden neu in Ziffer VI umfassend geregelt. Dabei werden die Markierungen entsprechend dem internationalen Recht sowie der SN 640 850a in Längsmarkierungen, Quermarkierungen, Sperrflächen, Markierungen für den ruhenden Verkehr, Pfeile, Symbole und Aufschriften unterteilt. Die für die Signale verwendete Einteilung in Gross-, Zwischen-, Normal- und Kleinformat lässt sich nicht auf Markierungen übertragen. Ziffer VI unterscheidet deshalb zwischen Markierungsgrössen auf Autobahnen und Autostrassen sowie auf den übrigen Strassen und Wegen. Unter den Begriff der «übrigen Strassen und Wege» fallen insbesondere auch Radwege. Die

⁶² Ziff. 3.4.

⁶³ Ziff. 1.1.4 und 8.

in Ziffer VI aufgenommenen Grössen entsprechen denjenigen der SN 640 850a, wobei aber nur die wichtigsten Grössenangaben in Anhang 1 übernommen werden sollen.

Schliesslich soll Anhang 1 mit Angaben zu den Abmessungen von Signalen und Leiteinrichtungen ergänzt werden, die neu in die SSV überführt werden. Die Grössen der temporären und dauerhaften Leiteinrichtungen (rot-weiss bzw. schwarz-weiss oder schwarz-gelb) sollen neu in Ziffer VI geregelt werden.

Anhang 2

Viele der vorgeschlagenen Änderungen der SSV erfordern eine Anpassung des Signalkatalogs. Die folgenden Abbildungen von Signalen, Symbolen, Markierungen sowie Leiteinrichtungen müssen angepasst bzw. neu in Anhang 2 aufgenommen werden:

- «Flugzeuge» (1.28)
- «Helikopter» (1.29)
- «Vorwegweiser mit Fahrstreifenaufteilung auf Hauptstrassen (4.38, Beispiele)
- «Hotelwegweiser» (4.49.1, Beispiel)
- «Wegweiser für Fahrräder» (4.50.1, Beispiel)
- «Wegweiser für Mountainbikes» (4.50.3, Beispiel)
- «Wegweiser für fahrzeugähnliche Geräte» (4.50.4, Beispiel)
- «Wegweiser in Tabellenform für mehrere Adressatenkreise» (4.50.6, Beispiel)
- «Wegweiser ohne Zielangabe» (4.51.1, Beispiel)
- «Vorwegweiser ohne Zielangabe» (4.51.2, Beispiel)
- «Bestätigungstafel» (4.51.3, Beispiel)
- «Vorwegweiser für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte» (4.51.4, Beispiel)
- «Wegweiser für Fusswegnetze» (4.52.1, Beispiel)
- «Wegweiser für Wanderwege» (4.52.2, Beispiel)
- «Wegweiser für Bergwanderwege» (4.52.3, Beispiel)
- «Wegweiser für Alpinwanderwege» (4.52.4, Beispiel)
- «Wegweiser für Winterwanderwege» (4.52.5, Beispiel)
- «Bestätigungstafel Fuss- und Wanderweg» (4.52.6, Beispiele)
- «Touristischer Wegweiser» (4.52.7, Beispiel)
- «Touristische Symboltafel» (4.52.8, Beispiel)
- «Touristische Hinweistafel» (4.52.9, Beispiel)
- «Raststätte» (4.74, Beispiel)
- «Touristische Ankündigungstafel» (4.74.1, Beispiel)
- «Touristische Willkommenstafel» (4.74.2, Beispiel)
- «Anzeige der Fahrstreifen» (4.77, Beispiele)
- «Anzeige des Fahrstreifenverlaufs bei Baustellen» (4.77.3, Beispiele)
- «Notruf-Telefon» (4.81, Beispiele)
- «Tankstelle mit alternativem Treibstoff» (4.84.1, Beispiel)
- «Radio-Verkehrsinformation» (4.90)
- «Mountain-Bike» (5.32)
- «Fahrrad schieben» (5.33)
- «Fahrzeugähnliches Gerät» (5.33.1)
- «Fussgänger» (5.34)
- «Wandern» (5.34.1)
- «Bergwandern» (5.34.2)

- «Alpinwandern» (5.34.3)
- «Langlauf» (5.39)
- «Skifahren» (5.40)
- «Schlitteln» (5.41)
- «Eisbahn» (5.41.1)
- «Curling» (5.41.2)
- «Schneeschuhroute» (5.41.3)
- «Fussballplatz» (5.41.4)
- «Tennisplatz» (5.41.5)
- «Golf» (5.41.6)
- «Reiten» (5.41.7)
- «Schwimmbad» (5.41.8)
- «Wasserski» (5.41.9)
- «Sportzentrum» (5.41.10)
- «Hallen-...» (5.41.11)
- «Bahnhof» (5.44)
- «Bushaltestelle» (5.45)
- «Tramhaltestelle» (5.46)
- «Schiffstation» (5.47)
- «Zahnrad- oder Standseilbahn» (5.48)
- «Luftseilbahn» (5.49)
- «Gondelbahn» (5.49.1)
- «Sessellift» (5.49.2)
- «Skilift» (5.49.3)
- «Sehenswerte Kirche» (5.53.1)
- «Burg, Ruine» (5.53.2)
- «Aussichtspunkt» (5.53.3)
- «Campingplatz» (5.53.4)
- «Informationsstelle» (5.53.5)
- «WC» (5.53.6)
- «Hotel» (5.3.7)
- «Landeszeichen» (5.53.8, Beispiel)
- «Abweislinie» (6.16.4)
- «Doppelte Querlinie» (6.24)
- «Taktil-visuelle Leitlinien» (6.30, Beispiel)
- «Taktil-visuelle Sicherheitslinien» (6.31, Beispiel)
- «Taktil-visuelle Abzweigungsfelder» (6.32, Beispiel)
- «Taktil-visuelle Abschlussfelder» (6.33, Beispiel)
- «Taktil-visuelle Aufmerksamkeitsfelder» (6.34, Beispiel)
- «Notfallspur» (6.35)
- «Leitbaken» (7.01, Beispiele)
- «Leitkegel» (7.02, Beispiel)
- «Mobile Warntafel» (7.03, Beispiel)
- «Drehkelle» (7.04)
- «Leitpfosten rechts» (7.05, Beispiele)
- «Leitpfosten links» (7.06, Beispiele)
- «Leitpfeil» (7.07, Beispiele)
- «Inselfposten» (7.08, Beispiele)
- «Verkehrsteiler» (7.09)

In Anhang 2 Ziffer 5 sollen diverse aus der touristischen Signalisation und der Signalisation für den Langsamverkehr bekannte Symbole aufgenommen werden, die heute nur auf (rechtsverbindlicher) Normstufe geregelt sind. Es wird vorgeschlagen, verschiedene veraltete Symbole zu modernisieren. Zudem wurde für das Fussgänger-Symbol, das heute in unterschiedlichen Variationen verwendet wird, eine einheitliche Formsprache entwickelt, die für sämtliche Abwandlungen des Symbols («Wandern», «Eisbahn», «Fussballplatz» usw.) verwendet werden kann.

4.2 Ordnungsbussenverordnung (OBV)

Bei der Revision der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962⁶⁴ (VRV), die am 1. Januar 2021 in Kraft getreten ist, hat der Bundesrat die Fälle erweitert, in denen das Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen erlaubt ist. Gleichzeitig hat er eine Ordnungsbusse für das nach wie vor stets unzulässige Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen auf Autobahnen und Autostrassen mit mehreren Fahrstreifen eingeführt. Es hat sich gezeigt, dass unklar ist und von den Vollzugsbehörden teils unterschiedlich beurteilt wird, ob dieser Ordnungsbussentatbestand auch auf Fälle Anwendung findet, in denen unzulässig rechts vorbeigefahren wird. Zur Klärung dieser Frage soll ausdrücklich festgehalten werden, dass die Ordnungsbusse von 250 Franken auch in Fällen des unzulässigen Rechtsvorbeifahren zur Anwendung gelangt.

5 Auswirkungen

5.1 Auswirkungen auf den Bund

Es ist mit keinen nennenswerten Auswirkungen auf den Bund zu rechnen. Der Bund, namentlich das ASTRA, ist in verschiedenen Normierungs- und Forschungskommissionen (NFK) des VSS vertreten. Damit ist ein ausreichender Austausch zwischen der gesetzgeberisch tätigen Bundesverwaltung und den im Vollzug, in der Wissenschaft und in der Technik arbeitenden Mitgliedern des VSS gewährleistet. Der Wechsel von starren zu indirekten Verweisungen und die damit einhergehende Entkoppelung von Gesetz und Stand der Technik könnte sich für den Bund leicht entlastend auswirken, da namentlich die Arbeiten rund um die Rechtsverbindlichkeit-Erklärung von technischen Normen entfallen.

5.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter der Kantone und Gemeinden arbeiten in den verschiedenen NFK an den technischen Normen des VSS mit und tragen zu deren stetigen Aktualisierung und Praxistauglichkeit bei. Bei der Strassenplanung und Strassensignalisation ziehen Kantone und Gemeinden die VSS-Normen regelmässig bei. Der mit dieser Revision vorgeschlagene Systemwechsel dürfte zu keinen nennenswerten Auswirkungen bei den Kantonen und Gemeinden führen. Dies umso weniger, als

⁶⁴ SR 0.741.11

seit der Aufhebung der UVEK-Verordnung von 2007 etliche vormals rechtsverbindliche VSS-Normen ihren Rechtsnorm-Status verloren haben, ohne dass dies mit grösseren Auswirkungen verbunden gewesen wäre.

Auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete wirkt sich die Revision nicht besonders aus.

5.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Von der Vorlage sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Wirtschaft zu erwarten.

5.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

Mit der Übernahme der wichtigsten Inhalte bestimmter technischer Normen in das Signalisationsrecht des Bundes werden heute lediglich auf Normstufe geregelte und abgebildete Signale, Markierungen und Leiteinrichtungen auf der Publikationsplattform des Bundesrechts der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die dadurch gewährleistete öffentliche Zugänglichkeit wird sich positiv auf die gesellschaftliche Akzeptanz der signalisationsrechtlichen Bestimmungen auswirken.

5.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Die geplanten Änderungen der Signalisationsverordnung sind mit keinen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden.

6 Rechtliche Aspekte

6.1 Verfassungsmässigkeit

Die vorliegende Revision bewegt sich innerhalb des von der Bundesverfassung⁶⁵ gesteckten Rahmens (Art. 82 BV). Zu beachten ist, dass Artikel 5 Absatz 3 SVG, wonach auf öffentlichen Strassen nur die vom Bundesrat vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden dürfen, lediglich «im Bereich der für Motorfahrzeuge oder Fahrräder offenen Strassen» gilt. Zumindest bei den in Artikel 54b E-SSV erwähnten Alpinwanderwegen und Winterwanderwegen dürfte es sich nicht mehr um öffentliche Strassen handeln, die mit (geländefähigen) Fahrrädern befahren werden können und diesen damit offenstehen. Der Grundsatz von Artikel 5 Absatz 3 SVG gilt auf Wanderwegnetzen somit nicht uneingeschränkt. Um eine möglichst einheitliche Kennzeichnung der Schweizer Wanderwege zu erreichen, soll der Geltungsbereich des neuen Artikels 54b E-SSV aber nicht ausdrücklich eingeschränkt werden.

6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die vorgeschlagenen Änderungen sind mit den internationalen Pflichten der Schweiz vereinbar. Es werden namentlich keine neuen Signale und Markierungen in das

⁶⁵ SR 101

Schweizer Strassenverkehrsrecht eingeführt, die gegen das Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen, das Europäische Zusatzübereinkommen oder das Protokoll über Strassenmarkierungen verstossen.⁶⁶

6.3 Erlassform und Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Der vorliegende Regelungsvorschlag soll auf Stufe Bundesratsverordnung umgesetzt werden (Art. 106 Abs. 1 SVG). In diesem Rahmen möchte der Bundesrat seine Gesetzgebungskompetenz in verschiedenen Bereichen dem UVEK und dem ASTRA übertragen:

- Die Nummerierung und Benennung der Anschlüsse und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen sollen über weite Teile das UVEK und das ASTRA vornehmen. Gleiches gilt für die zweisprachige Bezeichnung von Anschlüssen und Verzweigungen auf den Autobahnen und Autostrassen (Art. 56 Abs. 6, 86 Abs. 8 und 9 und 87 Abs. 6 E-SSV) sowie die Festlegung einzelner zusätzlicher Anzeigen auf Autobahnen und Autostrassen (Art. 89a Abs. 6 E-SSV). Das UVEK möchte in seiner «Verordnung über die Wegweisung bei Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen», die zusammen mit Teilrevision der SSV zur Diskussion gestellt wird, von diesen Möglichkeiten Gebrauch machen.
- Für die Regelung von besonderen Markierungen in einer Departementsverordnung ist mit Artikel 72 Absatz 3 SSV schon im geltenden Recht eine Delegationsnorm vorhanden. Das UVEK will die besonderen Markierungen künftig nicht mehr in einer Weisung, sondern in einer Verordnung regeln. Die «Verordnung des UVEK über besondere Markierungen» wird ebenfalls zusammen mit der Teilrevision der SSV zur Diskussion gestellt.
- Gestützt auf den neuen Artikel 115 Absatz 1^{bis} E-SSV soll das UVEK künftig ermächtigt werden, Anhang 1 und Anhang 2 Ziffer 5 der SSV anzupassen.⁶⁷

Der Bundesrat kann die Zuständigkeit zum Erlass von Rechtssätzen auf die Departemente übertragen (Art. 48 Abs. 1 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997⁶⁸ [RVOG]). Zudem kann er gemäss Artikel 48 Abs. 2 RVOG i.V.m. Artikel 106 Absatz 1 SVG das ASTRA zur Regelung von Einzelheiten ermächtigen. Die Vorlage bewegt sich somit innerhalb des dem Bundesrat, dem UVEK sowie dem ASTRA durch das SVG gesetzten Rahmens.

⁶⁶ Ziff. 2.

⁶⁷ Ziff. 4, Erläuterungen zu Art. 115 Abs. 1^{bis} E-SSV.

⁶⁸ SR 172.010

7 Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz/Absätze
Anh.	Anhang/Anhänge
Art.	Artikel
AS	Amtliche Sammlung des Bundesrechts; bis 1987: Sammlung der eidgenössischen Gesetze; bis 1948: Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen (Eidgenössische Gesetzessammlung)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BauPG	Bundesgesetz vom 21. März 2014 über Bauprodukte (SR 933.0)
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BBi	Bundesblatt
Bst.	Buchstabe(n)
BV	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft
bzw.	beziehungsweise
CEN	Europäisches Komitee für Normung
DAB+	Digital Audio Broadcasting plus
EN	Europäische Norm
EU	Die Europäische Union
ff.	fortfolgend(e)
FK	Fachkommission
Fn	Fussnote
FWG	Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (SR 704)
GToS	Grand Tour of Switzerland
ISO	Internationale Organisation für Normung
i.V.m.	in Verbindung mit

Netzbeschluss	Bundesbeschluss vom 10. Dezember 2012 über das Nationalstrassennetz (BBl 2017 7807)
NFK	Normierungs- und Forschungskommission
NSG	Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (SR 725.11)
PublV	Publikationsverordnung vom 7. Oktober 2015 (SR 170.512.1)
RVOG	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz vom 21. März 1997 (SR 172.010)
Rz	Randziffer
S.	Seite(n)
SN	Schweizer Norm
SNV	Schweizerische Normen-Vereinigung
SR	Systematische Rechtssammlung
SSV	Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21)
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 471.01)
Tab.	Tabelle
UKW	Ultrakurzwellen
usw.	und so weiter
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
vgl.	vergleiche
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VTs	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (SR 471.41)
z. B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer(n)

8 Anhang

Folgende technische Normen des VSS sind bis zum 31. Dezember 2024 anwendbar:

- a. Anzeige der Fahrstreifen: Schweizer Norm (SN) 640 814b in der Fassung vom Mai 1998;
- b. Signalisation der Autobahnen und Autostrassen, Wegweiser, Darstellung: SN 640 820a in der Fassung vom Juni 2004;
- c. Nummerntafeln für Europastrassen sowie für Autobahnen und Autostrassen: SN 640 821a in der Fassung vom März 2003;
- d. Touristische Signalisation an Haupt- und Nebenstrassen: SN 640 827c in der Fassung vom Juni 1995;
- e. Hotelwegweiser: SN 640 828 in der Fassung vom November 1979;
- f. Signalisation Langsamverkehr: SN 640 829a in der Fassung vom Dezember 2005; ausgenommen Ziff. 10;
- g. Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche: SN 640 850a in der Fassung vom November 2004;
- h. Taktil-visuelle Markierungen für blinde und sehbehinderte Fussgänger: SN 640 852 in der Fassung vom Mai 2005;
- i. Unterflurleuchten: SN 640 853 in der Fassung vom Dezember 2006; ausgenommen Kapitel D «Wartung und Betrieb».

Anhang 1 der SSV enthält folgende direkte Verweisungen auf technische Normen oder Weisungen:

- Ziff. II.5 (Lichtsignal-System für die zeitweilige Sperrung von Fahrstreifen [2.65]): Für Masse und Ausgestaltung gilt die SN 640 802 (Fassung vom November 1999);
- Ziff. IV.A.3 Bst. c (Signale «Anzeige der Fahrstreifen» [4.77] und «Anzeige von Fahrstreifen mit Beschränkungen» [4.77.1]): Für Masse und Ausgestaltung gilt die SN 640 814b (Fassung vom Mai 1998);
- Ziff. IV.A.3 Bst. g (Signal «Richtung und Entfernung zum nächsten Notausgang» [4.94] und «Notausgang» [4.95]): Für Masse und Ausgestaltung ist die Richtlinie des ASTRA 13010 (Ausgabe 2011) zu berücksichtigen;
- Ziff. IV.B.5 Bst. b (Wegweiser für Fahrräder, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte [4.50.1, 4.50.3–4.50.6, 4.51.1–4.51.4]): Für Masse und Ausgestaltung gelten die Weisungen des UVEK;
- Ziff. IV.B.5 Bst. d (Signal «Verkehrsführung» [4.52]): Für Masse und Ausgestaltung gelten die Weisungen des UVEK;
- Ziff. IV.B.6 Bst. b (Nummerntafeln für Europastrassen [4.56], Nummerntafeln für Autobahnen und Autostrassen [4.58], Nummerntafeln für Anschlüsse [4.59], Nummerntafeln für Verzweigungen [4.59.1]): Für Masse und Ausgestaltung gilt die SN 640 821a (Fassung vom März 2003);
- Ziff. IV.C.2 Bst. c und d (Signale «Kilometertafel» [4.72] und «Hektometertafel» [4.73]): Für Masse und Ausgestaltung gilt die SN 640 820a (Fassung vom Juni 2004);

- Ziff. VI (Leitpfosten [6.30 und 6.31]): Für Masse und Ausgestaltung gilt die SN 640 822 (Fassung vom Juni 1997);
- Ziff. VII (Markierungen [6.01–6.26]): Für Masse und Ausgestaltung gilt die SN 640 850a (Fassung vom November 2004).