

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation

Bundesamt für Strassen

3003 Bern

Per Mail an:

raphael.kraemer@astra.admin.ch

Vernehmlassung zur Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

Sehr geehrte Damen und Herren

Obwohl ich nicht formell dazu eingeladen bin, gestatte ich mir, mich zu den vorgeschlagenen Änderungen in der Verkehrsregelverordnung vernehmen zu lassen. Ich stütze mich dabei auch auf meine beruflichen Erfahrungen bei der öffentlichen Sicherheit der SBB.

Ich beschränke mich auf Regelungen, die den Langsamverkehr betreffen, und die Schnittstellen zum öffentlichen Linienverkehr (Schiene, Strasse, Schiffe, etc.). Es geht dabei um die Zustiegsstellen für die Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Hier sind die wohl dichtesten Fussgängerströme unseres Landes konzentriert. Ausweichmöglichkeiten für die Fussgänger gibt es im Zugang zum öffentlichen Verkehr in aller Regel keine. Wenn aber Fussgänger gezwungen werden, bestimmte Zugänge zu nutzen oder sich auf Stationen und Haltestellen aufzuhalten, sind sie auch besonders zu schützen. Ausdrücklich unterstütze ich die Initiative von «Fussverkehr Schweiz», der sich dagegen wehrt, dass immer mehr Fahrzeuge aller Art die Trottoirs benutzen. Das Trottoir ist grundsätzlich den Fussgängern vorbehalten. Die Dichte des Fussverkehrs und die zunehmende Erhöhung der Lebenserwartung, die dazu führt, dass noch vermehrt ältere Menschen als Fussgänger unterwegs sein werden, zeigt, wie wichtig dieser besondere Schutz ist. In diesem Sinne gehen die Forderungen von «Fussverkehr Schweiz», wie sie in den Medien kommuniziert wurden, zu wenig weit.

Es ist allerdings auch an Differenzierungen bei der Regelung der Nutzung der grundsätzlich dem Fussverkehr zugedachten Verkehrsflächen angebracht, gibt es doch z.B. ausserhalb von Ortschaften oder in der Peripherie Trottoirs, die nur selten begangen sind. Verkehrsflächen sollen durchaus vielseitig genutzt werden, allerdings sind stricte Regeln für das Vermeiden von Konflikten zu erlassen. Prävention ist der bessere Weg, als Auseinandersetzungen wegen unbestimmter Regeln oder nach Unfallereignissen.

Stationen und Haltestellen im Bereich des Zugangs zum öffentlichen Verkehr sind ganz den Fussgängern vorzubehalten. Auf Trottoirs haben Nutzende von darauf ausnahmsweise zugelassenen Fahrzeugen oder fahrzeugähnlichen Geräten bei der Begegnung mit Fussgängern zwingend die Geschwindigkeit auf Schritttempo zu reduzieren.

Vorschläge für die Ergänzung der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) und der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21)

I. Verkehrsregelverordnung

1. Art. 1 Abs. 10 VRV

Fahrzeugähnliche Geräte sind Rollschuhe, Inline-Skates, Trottinette oder ähnliche mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel, welche ausschliesslich durch die Körperkraft des Benützers angetrieben werden **können**. Kinderräder sind den fahrzeugähnlichen Geräten gleichgestellt

2. Art. 39a VRV: Zugänge zum öffentlichen Linienverkehr¹

(Art. 43 Abs. 2 SVG)

Ohne besondere Bewilligung ist das Befahren von Haltestellen, Rampen, Hallen, Passagen, Unter- oder Überführungen und Treppen im Zugang zum öffentlichen Linienverkehr mit Motorfahrzeugen, Fahrrädern oder fahrzeugähnlichen Geräten (mit Ausnahme von Invalidenfahrzeugen für den Reisendenverkehr) sowie das Abstellen derselben verboten.

3. Art. 39b VRV: Unter- und Überführungen

(Art. 43. Abs. 2 SVG)

Unter- und Überführungen ausserhalb des Bereiches des direkten Zugangs zum öffentlichen Linienverkehr dürfen nur befahren werden, soweit dafür eine besondere Fahrbahn vorgesehen ist. Vom Verbot ausgenommen sind fahrzeugähnliche Geräte und Invalidenfahrzeuge.

4. Art. 50a Abs. 2 VRV

Die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten müssen die Geschwindigkeit und die Fahrweise stets den Umständen und den Besonderheiten des Geräts anpassen. Insbesondere müssen sie auf Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren. **Beim Kreuzen und Vorbeifahren an Fussgängern auf Trottoirs und** beim Überqueren der Fahrbahn dürfen sie nur im Schrittempo fahren.

Begründung

1. Definition der fahrzeugähnlichen Geräte

Die Präzisierung der Definition der fahrzeugähnlichen Geräte ist an sich zu begrüssen, doch ist diese genauer zu fassen. Bei den auch elektrisch antreibbaren Geräten ist kaum festzustellen, ob der Elektroantrieb benützt wird oder nicht. Es ist deshalb klar festzuhalten, dass Geräte, die mit einem Antrieb versehen sind, nicht zu den fahrzeugähnlichen Geräten gehören. Der Schlaumeierei bei Ausreden und der Phantasie der Gerätehersteller ist Einhalt zu gebieten.

¹ Allenfalls auch als Art. 41^{bis} und 41^{ter} einfügen.

2. Zugänge zum öffentlichen Linienverkehr

Das Verbot des Befahrens von Haltestellen und von Zugängen zu den Zügen, das in Art. 86 Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) festgehalten ist, wird wegen mangelnder Bestimmtheit des Begriffs des Bahnbetriebsgebietes, das weder begangen noch befahren werden darf, nicht mehr in allen Kantonen strafrechtlich geahndet, weil keine Differenzierung zwischen Befahren und Begehen gemacht wird, die vorgesehenen Bahnzugänge und Haltestellen aber selbstverständlich begehbar sein müssen. Verstösse gegen die Bahnhofordnungen der Transportunternehmen, die das Fahrverbot ausdrücklich vorsehen, sind daher nicht mehr direkt strafrechtlich sanktionierbar.

Angesichts der steigenden Reisedichte im öffentlichen Verkehr bei meist gleich dimensionierten Zugangsflächen führt das Befahren der Bahnzugänge und der anderen Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs, wie z.B. Haltestellen für Strassenbahnen, für Busse im Linienverkehr oder Schiffsstegen, insbesondere auch mit Fahrrädern und fahrzeugähnlichen Geräten vermehrt zu gefährlichen Situationen oder Konflikten zwischen Reisenden. Zudem ist das Befahren der Halteplattformen in Stationen nicht nur gefährlich, sondern verunsichert die Lokomotivführer, wenn sie einfahren oder abfahren. Besonders gefährlich ist das Spielen mit fahrzeugähnlichen Geräten durch Kinder auf den Plattformen. Speziell lästig und unangenehm aus Sicht der Reisenden ist das Befahren von Zugangsrampen.

Es bietet sich an, die Regeln für die Verwendung von Fahrzeugen in der Strassenverkehrsgesetzgebung auch in der Schnittstelle zum Öffentlichen Verkehr zu bündeln und nicht in die Eisenbahngesetzgebung zu belassen. Eine Änderung des Eisenbahngesetzes ist nicht erforderlich.

3. Unter- und Überführungen

Gefährlich und unangenehm für Fussgänger ist es überall, wenn in an sich einzig für den Fussverkehr vorgesehenen Unterführungen oder Überführungen gefahren wird. Die in Art. 47 Abs. 2 SSV² versteckte eigebaute Verkehrsregel ist zu präzisieren und sie ist dort zu platzieren, wo sie hingehört, nämlich in die Verkehrsregelverordnung. Die Verkehrsregel ist nicht an die Bedeutung der Signalisation eines Hinweissignales für Fussgänger zu binden. Es sollte vermieden werden, allgemeine Verkehrsregeln in der Signalisationsverordnung zu regeln.

Statt überall Signalisationen anzubringen, ist es sinnvoll, für diese öffentlichen Bereiche eine generelle Regel zu erlassen. Allfällig nötige Ausnahmen von der Grundregel können vor Ort durch entsprechende Signalisationen oder Markierungen angezeigt werden.

4. Angemessene Geschwindigkeit nicht nur in Fussgängerzonen, auch auf Trottoirs

Wo sich Fussgänger und Lenker von fahrzeugähnlichen Geräten direkt begegnen, gilt es die Geschwindigkeit zu reduzieren. Wie in Fussgängerzonen³ soll auch auf Trottoirs Schritttempo gelten. Es ist nicht einzusehen, dass in den in der Regel grosszügiger

² Art. 47 Abs. 2 SSV: Die Signale «Fussgänger-Unterführung» (4.12) und «Fussgänger-Überführung» (4.13) stehen bei Unter- oder Überführungen, welche Fussgänger benutzen müssen (Art. 47 Abs. 1 VRV2) und Fahrzeuge nicht befahren dürfen.

³ Art. 22 c Abs. 1 SSV

dimensionierten Fussgängerzonen Schritttempo vorgeschrieben ist, für Trottoirs dagegen eine entsprechende Vorschrift fehlt. Es fehlt an der sachgerechten Logik.

II. Signalisationsverordnung

1. Art. 79 Abs. 2 SSV

² Parkfelder werden durch ununterbrochene Linien markiert. Anstelle der ununterbrochenen Linie kann eine teilweise Markierung angebracht werden. Die Markierung ist weiss, für Felder in der «Blauen Zone» blau. ~~Weisse oder blaue~~ Parkfelder können auch durch einen besonderen, sich von der übrigen Fahrbahn deutlich unterscheidenden Belag, **durch eine spezielle Pflasterung oder auf ähnliche Weise** gekennzeichnet werden.

⁵ Parkfelder, die für bestimmte Benutzergruppen reserviert sind, werden gelb markiert. Parkfelder für Fahrräder und Motorfahräder können ebenfalls gelb markiert werden. **Wo spezielle Einrichtungen für das Abstellen von Fahrrädern installiert sind, ist eine Markierung nicht erforderlich. Die Einrichtungen gelten als markierte Parkfelder.**

2. Art. 107 Abs. 3 SSV

Nicht verfügt und veröffentlicht werden müssen:

b. die Anbringung der folgenden Signale:

...

14. «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motofahräder» (2.14) auf Waldstrassen.

15. «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01) oder «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motofahräder» (2.14) auf Fuss- und Flurwegen in Absprache mit den Grundeigentümern.

3. Art. 112 Bahngebiet

Verkehrsverbote aufgrund der **Eisenbahngesetzgebung** über die ~~Bahnpolizei~~ können durch die in dieser Verordnung vorgesehenen Signale **auch mit dem Zusatz «Bahnbetriebsareal»** angezeigt werden. Über deren Aufstellung verständigt sich die Bahnunternehmung mit der Behörde. **Die Verbote müssen nicht verfügt und veröffentlicht werden.**

Begründung

1. Markierung von Parkflächen

Grundsätzlich ist die Möglichkeit der Erweiterung der Kennzeichnung von zu benützenden Parkplätzen zu begrüssen. Es geht dabei allerdings „nur“ um einen Nachvollzug bestehender Praxis. Parkplätze sind verständlich zu markieren. Wo die Farbmarkierungen indes gestalterisch sehr störend wirken, sind nicht nur gestalterisch ebenso befriedigende wie verschiedenartige Beläge, sondern auch unterschiedliche Pflasterungen, z.B. durch andersfarbige Steine, also Modifikationen im Belag, zuzulassen (Bilder im Anhang). Das wird heute so in speziellen Situationen gehandhabt. Um Diskussionen darüber zu vermeiden, was ein „unterscheidender Belag“ ist, ist deshalb der Änderungsvorschlag im vorgeschlagenen Sinne zu ergänzen. Es ist dagegen nicht erforderlich und eher verwirlich, wenn mit Blick auf

die Verwendung anderer Kennzeichnungsmöglichkeiten gleichsam präzisierend nochmals von „weissen oder blauen Parkfeldern“ die Rede ist, diese Präzisierung ist zu streichen.

Die Gemeinden stellen vielerorts spezielle Einrichtungen für das Abstellen von Fahrrädern zur Verfügung (Bild im Anhang). Diese Einrichtungen sind beliebt, weil diese das Festbinden der Zweiradfahrzeuge erlauben und so besseren Schutz gegen Diebstahl bieten. Diese Einrichtungen zusätzlich zu signalisieren oder zu markieren ist nicht erforderlich. Hingegen ist festzuhalten, dass diese Einrichtungen als markierte Parkfelder gelten und deshalb zu benützen sind; andernfalls kann deren Benützung nicht durchgesetzt und das wilde Parkieren neben den Einrichtungen nicht unterbunden werden.

2. Signalisation ohne Verfügung und Veröffentlichung

Soweit Signale nur allgemein gültige Regeln deklarieren, Strassenabschnitte kennzeichnen oder auf örtliche Verhältnisse hinweisen (z.B. Art. 107 Abs. 2 Revisionsvorschlag und inhaltlich schon zuvor gültige Regelung) muss weder eine Verfügung erlassen, noch diese veröffentlicht werden. Das ist sinnvoll, dient die Signalisation doch nur der Orientierung der Verkehrsteilnehmer, ohne dass diese durch die Signalisation zusätzlich in ihren Rechten eingeschränkt werden. Es ist daher logisch zuzulassen, dass allgemein gültige Regeln auch in anderen Bereichen signalisiert werden können, ohne dass eine Verfügung erlassen und eine Publikation erfolgen muss.

Das gilt für folgende Bereiche:

2.1 Wald

Soweit nicht dem Verkehr gewidmete Strassen und Wege durch den Wald führen, dürfen diese zwar von jedermann betreten werden, ungeachtet dessen, wem diese gehören (Art. 14 Bundesgesetz über den Wald; WaG; SR 921.0)⁴, doch ist das Befahren mit Motorfahrzeugen gemäss Art. 15 WaG untersagt⁵.

2.2 Flurwege

Das Betreten von Wald und Weide ist gemäss Art. 669 Abs. 1 ZBG (SR 2109) jedermann gestattet⁶. Während in der Waldgesetzgebung der Motorfahrzeugverkehr ausdrücklich verboten ist, fehlt eine solche Bestimmungen für das Weidegebiet, zu dem auch die Flurwege gehören. Diese Wege gehören entweder der Gemeinde, einer Weg- oder Flurgenossenschaft oder - eher seltener - einem privaten Grundeigentümer. Diese Flurstrassen sind in der Regel weder für den Motorfahrzeug bestimmt, noch geeignet oder ausgebaut. Weil kein Recht zum Befahren dieser Wege besteht, ist eine Signalisation mit einem allgemeinen Fahrverbot oder mit einem Teilfahrverbot deshalb deklaratorischer Natur,

⁴ Art. 14 Zugänglichkeit

¹ Die Kantone sorgen dafür, dass der Wald der Allgemeinheit zugänglich ist.

⁵ Art. 15 Motorfahrzeugverkehr

¹ Wald und Waldstrassen dürfen nur zu forstlichen Zwecken mit Motorfahrzeugen befahren werden. Der Bundesrat regelt die Ausnahmen für militärische und andere öffentliche Aufgaben.

² Die Kantone können zulassen, dass Waldstrassen zu weiteren Zwecken befahren werden dürfen, wenn nicht die Walderhaltung oder andere öffentliche Interessen dagegen sprechen.

³ Die Kantone sorgen für die entsprechende Signalisation und für die nötigen Kontrollen. Wo Signalisation und Kontrollen nicht genügen, können Barrieren angebracht werden.

⁶ ¹ Das Betreten von Wald und Weide und die Aneignung wildwachsender Beeren, Pilze u. dgl. sind in ortsüblichem Umfang jedermann gestattet, soweit nicht im Interesse der Kulturen seitens der zuständigen Behörde einzelne bestimmt umgrenzte Verbote erlassen werden.

soweit der Eigentümer des Weges den Verkehr nicht ausdrücklich zulassen will. Die Behörde soll ihn deshalb auch im Sinne einer Klärung der Tragweite der Duldungspflicht, d.h. des Betretungsrechtes für Jedermann, bei der Signalisation unterstützen. Das ist auch im Interesse der Wanderer, des Wildes und der auf die Benützung der Flurwege angewiesenen Land- und Forstwirtschaft. Da für die Öffentlichkeit keine Einschränkung erfolgt und es sich nur um eine deklaratorische Signalisation handelt, bedarf es weder einer Verfügung noch einer Publikation. Erforderlich ist hingegen eine Absprache zwischen Behörde und Grundeigentümer, soweit der Flurweg nicht der Gemeinde selbst gehört. Ein besonderes Interesse, die Fahrverbote zu signalisieren, besteht besonders dann, wenn Flurwegen als Wanderwege ausgeschildert sind.

2.3 Fusswege

In speziellen Fällen errichten Kantone und Gemeinden Fusswege. Die sind explizit nicht für den Motorfahrzeugverkehr, in vielen Fällen auch nicht für den Fahrradverkehr erstellt⁷. Diese Fusswege sollen ebenfalls ohne Verfügung und Veröffentlichung durch die Gemeinden mit entsprechenden Verboten signalisiert werden können. Die gelegentlich geübte Praxis, diese Wege mit dem Signal «Fussweg» (2.61) zu beschildern, erscheint dagegen ungeeignet, denn es geht nicht darum, die Fussgänger zu verpflichten diese Wege zu benützen, sondern ihnen diese vorzubehalten. Damit sind jene Verkehrsteilnehmer anzusprechen, die durch eine Einschränkung betroffen sind, also die Lenker von Fahrzeugen. Fussgänger dürfen als auch historisch erste Verkehrsteilnehmer grundsätzlich überall gehen, soweit sie nicht eingeschränkt werden. Bei strikter Interpretation eines mit dem Signal «Fussweg» beschilderten Weges müsste sich der Fussgänger eigentlich fragen, ob er im entsprechenden Abschnitt stricke auf dem Weg bleiben müsse und z.B. die angrenzende Wiese oder den Wald nicht betreten darf, denn beim Signal 2.61 handelt es sich um ein Gebotssignal (Art. 16 Abs. 1 SSV). Behörden, die durch die Landschaft abseits von Strassen führende Fusswege mit dem Signalisation 2.61 versehen, wollen dem Fussgänger in der Regel nichts gebieten, sondern den Verkehr von ihm fernhalten. Die Behörden sollten sich an die Grundsätze der SSV beim Verwenden der Signale halten und nicht eine ihnen passend erscheinende Auswahl treffen.

3. Art. 112 Bahngebiet

Das Gesetz über die Bahnpolizei ist aufgehoben und der Gesetzestext damit redaktionell anzupassen (Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr; SR 745.2⁸).

Gemäss Art. 86 des Eisenbahngesetzes (SR 742.101) ist das Befahren des Bahnbetriebsgebietes ohne Erlaubnis verboten⁹. Die Anzeigen des Verbotes hat deshalb nur deklaratorischen Charakter. Es wird keine Einschränkung angeordnet und es braucht deshalb auch keine Verfügung. Die Signalisation soll zwar in Absprache mit den örtlichen

⁷ Art. 43 SVG Verkehrstrennung

1 Wege, die sich für den Verkehr mit Motorfahrzeugen oder Fahrrädern nicht eignen oder offensichtlich nicht dafür bestimmt sind, wie Fuss- und Wanderwege, dürfen mit solchen Fahrzeugen nicht befahren werden.

⁸ Art. 11 Aufhebung und Änderung bisherigen Rechts

Das Bundesgesetz vom 18. Februar 18781 betreffend Handhabung der Bahnpolizei wird aufgehoben.

⁹ Art. 86 Übertretungen

¹Mit Busse wird bestraft, wer vorsätzlich das Bahnbetriebsgebiet ohne Erlaubnis betritt, befährt oder es auf andere Weise beeinträchtigt.

Behörden erfolgen, da das Aufstellen der Signale nur an den Schnittstellen zum öffentlichen Strassenraum Sinn macht, liegt aber im Verantwortungsbereich der Eisenbahnunternehmen. Allenfalls kann die Zusatztafel «Bahnbetriebsgebiet» angebracht werden. Die Missachtung des Fahrverbotes soll als Verletzung der Verkehrsregeln (Art. 90 Abs. 1 SVG) geahndet werden können, auch im Ordnungsbussenverfahren. Das macht eine Ergänzung der Verkehrsregelverordnung erforderlich (vgl. vorne I. Ziff. 2). Die Präzisierung hinsichtlich der Signalisation ist einzig für die Betriebsareale der Eisenbahnunternehmen relevant.

III. Abschliessende Bemerkung

Besondere Sanktionen für Verstösse gegen die neu vorgeschlagenen Regeln sind nicht vorzusehen, da Art. 90 Abs.1 SVG genügt. Eine Aufnahme der verbotenen Sachverhalte in die Ordnungsbussenliste wäre bei einer späteren Revision der Ordnungsbussenverordnung angezeigt. Kosten entstehen dem Bund keine. Durch eine Vereinfachung der Abläufe bei der Signalisation (Reduktion der Anzahl von Publikationen von Verfügungen) und dem Wegfall von Markierungen entstehen für Kantone und Gemeinden geringfügige Einsparungen. Anpassungen im kantonalen oder kommunalen Recht sind kaum erforderlich, da die Bundesvorschriften direkt anwendbar sind.

Ich gestatte mir, auf die Bearbeitung des Fragebogens zu verzichten.

Vorzügliche Hochachtung

Ueli Arbenz

Angang¹⁰



Markierung durch gleichen Belag aber unterschiedliche Pflasterung.

Die Markierung wird beachtet.



Parkierungseinrichtung für Fahrräder ohne Markierung der Parkierungsfläche

¹⁰ Aufnahmen aus Winterthur, erstellt am 23.01.2019