



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

R383-0496

10. Oktober 2018

Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

Verkehrsregelnverordnung (VRV) Nationalstrassenverordnung (NSV)

Erläuternder Bericht

Übersicht

Mit vorliegender Vernehmlassungsvorlage wird die Verkehrsregelverordnung den neusten Anforderungen von verschiedenen Interessengruppen angepasst. Ebenfalls wird damit Forderungen aus politischen Vorstössen entsprochen. Dies trifft auch auf die Änderung der Nationalstrassenverordnung zu. Die Vorschläge dienen insbesondere dem Verkehrsfluss und der Verkehrssicherheit. Zudem werden gewisse veraltete Bestimmungen ersatzlos gestrichen.

Ausgangslage

Mit vorliegendem Bericht werden Änderungen der Verkehrsregelverordnung (VRV¹) und der Nationalstrassenverordnung (NSV²) in die Vernehmlassung gegeben. Mit dieser Teilrevision sollen Begehren zur Diskussion gestellt werden, die von verschiedenen Seiten an das ASTRA herangetragen wurden. Diese Begehren betreffen unter anderem die Höchstgeschwindigkeit von leichten Anhängerzügen, die Pflicht zur Bildung einer Rettungsgasse bei sich stauendem Verkehr und erweiterte Möglichkeiten des Rechtsvorbeifahrens. Die Änderungen der VRV tragen einerseits zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses bei, dienen aber gleichzeitig auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Inhalt der Vorlage

Der Schwerpunkt der Vorlage besteht aus Vorschlägen zur Verbesserung des Verkehrsflusses. Einen zweiten Schwerpunkt bilden Massnahmen, die sich auf den Langsamverkehr beziehen. Weiter werden Bestimmungen vorgeschlagen, die der Verkehrssicherheit dienen, sowie gewisse Erleichterungen für die Verkehrsteilnehmenden vorsehen. Schliesslich enthält die Vorlage wiederum einige Aufhebungen von nicht mehr notwendigen Bestimmungen.

¹ SR 741.11

² SR 725.111

Inhaltsverzeichnis

1. Grundzüge der Vorlage	3
1.1. Ausgangslage	3
1.2. Die beantragten Neuregelungen.....	3
1.2.1. Verkehrsfluss	3
1.2.2. Langsamverkehr	3
1.2.3. Rechtsgrundlage für Informatikapplikationen	3
1.2.4. Abbau von Vorschriften	4
1.2.5. Weitere Änderungen und Erleichterungen	4
2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	4
3. Auswirkungen	10
3.1. Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf den Bund	10
3.2. Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf die Kantone	10
3.3. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.....	10
4. Rechtliche Aspekte.....	10
4.1. Rechtsgrundlagen	10
4.2. Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen	10

1. Grundzüge der Vorlage

1.1. Ausgangslage

Anlass für die vorliegende Revision bilden folgende Begehren, die im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Diskussion gestellt werden sollen:

- Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von leichten Anhängerzügen auf 100 km/h. Dieses Anliegen entspricht den Interessen von verschiedenen Verkehrsverbänden. Die Massnahme wurde von Bürgern in zahlreichen Eingaben gefordert und bildet auch den Gegenstand eines parlamentarischen Vorstosses (17.3100 Motion Burkart, Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h auf Schweizer Autobahnen für Motorwagen mit Anhänger).
- Entsprechend der Stellungnahme des Bundesrats zur Interpellation Walti (16.3524, Rechtsüberholen auf Autobahnen zulassen. Rechtssicherheit und Verkehrsfluss verbessern) wird die Aufhebung des Rechtsvorbeifahverbots zur Diskussion gestellt.
- Pflicht zur Bildung einer Rettungsgasse bei stauendem Verkehr. Das Anliegen stammt von der Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren (KSSD).
- Entsprechend der von National- und Ständerat angenommenen Motion der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) soll der Alkoholausschank und -verkauf auf Autobahnraststätten erlaubt werden (17.3267 Motion KVF-N, Für gleich lange Spiesse. Verkauf und Ausschank von Alkohol auch auf Autobahnraststätten zulassen).

1.2. Die beantragten Neuregelungen

1.2.1. Verkehrsfluss

Die Vorlage enthält Änderungsvorschläge, die den Verkehrsfluss erhöhen sollen:

- Es soll eine den Nachbarstaaten Deutschland und Österreich weitestgehend entsprechende Regelung zur Bildung der Rettungsgasse eingeführt werden.
- Das Rechtsvorbeifahren soll auf Autobahnen und Autostrassen erlaubt werden. Weiterhin verboten bleibt aber das Rechtsüberholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen.
- Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von leichten Anhängerzügen auf 100 km/h.
- Eingeführt werden soll ebenfalls das sogenannte Reissverschlussprinzip. Die Pflicht, frühzeitig einzuspüren, soll auf Abbiegevorgänge eingeschränkt werden und keine Anwendung mehr finden, wenn ein Fahrstreifen aufgehoben wird und dieser deshalb verlassen werden muss. Den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen ist abwechslungsweise der Übergang auf den benachbarten Fahrstreifen zu ermöglichen.

1.2.2. Langsamverkehr

Andere Vorschläge betreffend den Langsamverkehr:

- Kindern bis 12 Jahren soll es künftig erlaubt sein, mit der gebotenen Vorsicht auf Fusswegen und Trottoirs Velo zu fahren.
- Die fahrzeugähnlichen Geräte sollen präziser definiert werden.

1.2.3. Rechtsgrundlage für Informatikapplikationen

Aus effizienz- und datenschutzrechtlichen Gründen soll zudem eine rechtliche Grundlage für den Betrieb von Fachanwendungen im Zusammenhang mit der Erteilung von Sonntags- und Nachtfahrbewilligungen sowie für Bewilligungen für Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte geschaffen werden.

1.2.4. Abbau von Vorschriften

Schliesslich sollen mit der Vorlage einige überflüssige Bestimmungen aufgehoben werden. Dies betrifft die Bestimmungen zur angemessenen Geschwindigkeit, zum Rechtsfahren, zu den Tierfuhrwerken und Handwagen und zum Verhalten bei Unfällen. Alle in diesen Bestimmungen enthaltenen wichtigen Inhalte werden bereits in ausreichender Weise durch die Verkehrsregeln des Strassenverkehrsgesetzes (SVG³) abgedeckt.

1.2.5. Weitere Änderungen und Erleichterungen

Zudem sind auch einige Erleichterungen geplant, die einerseits mit der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz vereinbar sind und andererseits der Wettbewerbsgleichheit dienen:

- Der Fahrzeugführer von Motorwagen soll bei bestimmungsgemässer Verwendung von Parkierungs-Assistenten die Lenkvorrichtung loslassen und das Fahrzeug verlassen dürfen.
- Das Rückwärtsfahren über längere Strecken, welches im Rahmen der letzten Revision auf das Unausweichliche beschränkt wurde, soll im Rahmen von Lern- und Prüfungsfahrten auf Wunsch des Schweizerischen Fahrlehrerverbands ohne Einschränkung zulässig sein.
- Der Verkauf und Alkoholausschank auf Autobahnraststätten soll zugelassen werden.

2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

2.1. VRV

Ingress

Die Delegationsnormen in Artikel 30 Absatz 1 SVG, wonach der Bundesrat Ausnahmen vom Grundsatz vorsehen kann, dass der Führer oder die Führerin Personen nur auf dafür eingerichteten Plätzen mitführen darf, fehlt im Ingress der VRV. Zur besseren Nachvollziehbarkeit soll der Ingress daher ergänzt werden. Zudem muss Artikel 106 Absatz 5 SVG im Ingress erwähnt werden, da die Verwendung von Parkierungsassistenten, bei denen der Fahrzeugführer das Lenkrad loslassen bzw. das Fahrzeug verlassen darf, rechtlich ermöglicht werden soll.

Art. 1 Abs. 10

Die heutige Definition der fahrzeugähnlichen Geräte wurde zum Teil zu breit angewandt und als Auffangtatbestand für beliebige motorlose Fahrzeuge, die den Anforderungen der VTS⁴ nicht entsprechen, verstanden. Mit der Änderung soll verdeutlicht werden, dass diese Bestimmung grundsätzlich auf Kleingeräte wie Rollschuhe etc. ausgerichtet ist. Den fÄG gleichgestellt werden Kinderräder (Fahrzeuge mit wenigstens 2 Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der darauf sitzenden Person fortbewegt werden und die speziell für die Verwendung durch Kinder im vorschulpflichtigen Alter vorgesehen sind).

Art. 3 Abs. 3

Zahlreiche Motorwagen sind bereits heute serienmässig mit Parkierungsassistenten ausgerüstet, die während des Parkierungsvorgangs die Quer- und teilweise auch die Längssteuerung des Fahrzeugs übernehmen. Die Verwendung solcher Assistenzsysteme steht nicht nur im Widerspruch zur VRV, sondern auch zum SVG. Artikel 31 SVG verlangt vom Fahrzeugführer die ständige Beherrschung des Fahrzeugs. Als gesetzliche Grundlage für eine Zulassung dieser Parkierungsassistenten auf dem Verordnungsweg dient daher Artikel 106 Absatz 5 SVG, wonach der Bundesrat beim Auftreten neuer technischer Erscheinungen auf dem Gebiete des Strassenverkehrs vorläufige Massnahmen treffen. Im Zuge einer kommenden SVG Revision ist daher Artikel 31 entsprechend anzupassen.

Mit dem vorliegenden Änderungsvorschlag wird die Benützung von Parkierungsassistenten zulässig und es darf bei bestimmungsgemässer Verwendung die Lenkvorrichtung losgelassen oder auch das

³ SR 741.01

⁴ SR 741.41

Fahrzeug verlassen werden, sofern das Assistenzsystem dies zulässt. Nach wie vor hat der Fahrzeugführer den Vorgang aber zu überwachen und bleibt für das Manöver verantwortlich.

Art. 3a Abs. 4

Die bisher in den Weisungen vom 16. Dezember 2013 festgehaltene Möglichkeit, auch Kinderrückhaltevorrichtungen verwenden zu können, die nicht nach UNECE-Reglement Nr. 44⁵, sondern nach UNECE-Reglement Nr. 129 zugelassen sind, wird auf Verordnungsebene überführt. Die Weisungen können damit aufgehoben werden. Zudem soll die Gliederung des Absatzes zwecks besserer Lesbarkeit angepasst werden. Neu sollen die Ausnahmen von der Verwendung von Kinderrückhaltevorrichtungen separat (Bst. a-d) aufgeführt werden.

Art. 4 Abs. 2 und 3

Die in diesen Absätzen wiedergegebenen Verhaltensregeln sind bereits zu Genüge im SVG enthalten. Insbesondere verlangt Artikel 32 SVG, dass die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen ist, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Auf die nicht abschliessende Konkretisierung der schlechten Strassenverhältnisse in Artikel 4 Absatz 2 VRV kann verzichtet werden. Das Gebot der besonderen Rücksicht gegenüber Kindern und anderen Personen, die nicht auf den Verkehr achten, ergibt sich bereits ausreichend aus Artikel 26 Absatz 2 SVG. Die Konkretisierung in Artikel 4 Absatz 3 VRV, welche Verhaltensweisen an den Tag zu legen sind, wenn Kinder im Strassenbereich nicht auf den Verkehr achten, ist nicht mit einem Mehrwert verbunden. Abgesehen von Warnsignalen kommen andere Verhaltensweisen als die genannten nicht in Betracht, zudem gelten sie auch gegenüber den weiteren in Artikel 26 Absatz 2 SVG genannten Strassenbenützern.

Art. 5 Abs. 2

Einem verschiedentlich geäusserten Bedürfnis (z. B. 17.3100 Motion Burkart, Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 100 km/h auf Schweizer Autobahnen für Motorwagen mit Anhänger) entsprechend sollen leichte Fahrzeugkombinationen aus einem leichten Motorwagen und einem Anhänger künftig auf Autobahnen und Autostrassen bis zu 100 km/h fahren dürfen. Diese Vorschrift ist *lex specialis* zu Artikel 5 Absatz 1 Ziffer 2 VRV, wonach alle Anhängerzüge maximal 80 km/h fahren dürfen.

Diese liberale Regelung appelliert ein Stück weit an die Selbstverantwortung der betroffenen Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer. Beschränkungen des Zugfahrzeugs betreffend Anhängelast ergeben sich aus dem Fahrzeugausweis und müssen von den Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführern selbstverständlich beachtet werden. Auch müssen die Papiere des Anhängers (inkl. Bedienungsanleitung) dahingehend geprüft werden, ob dieser für höhere Geschwindigkeiten als 80 km/h überhaupt geeignet ist.

Art. 7

Im Rahmen der letzten Revision wurden die Absätze 1 und 4 dieser Bestimmung zum Rechtsfahren aufgehoben. Die Absätze 2 und 3 enthalten zwar einige Konkretisierungen, eine Streichung der gesamten Bestimmung würde aber zu keinerlei Regelungslücken führen. Die Grundregel zum Rechtsfahren in Artikel 34 SVG in Verbindung mit den anderen Verhaltenspflichten (insb. Art. 32 SVG) genügt. Es erscheint klar, dass trotz des Rechtsfahrgebots ein ausreichender Abstand zum Strassenrand gewahrt werden muss. Zudem besteht ein latenter Widerspruch zum Gesetz (Art. 32 Abs. 1), weil dieses verlangt, dass Fahrzeugführer sich namentlich auf unübersichtlichen Strecken möglichst an den rechten Strassenrand zu halten haben, während von der Verordnung die Wahrung eines genügenden Abstands vom rechten Fahrbahnrand gefordert wird. Dass an Verkehrsinseln und Hindernissen in der Mitte der

⁵ Regelung Nr. 44 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Rückhalteeinrichtungen für Kinder in Kraftfahrzeugen („Kinderrückhaltesysteme“).

Fahrbahn rechts vorbeizufahren ist, ist selbstverständlich und ergibt sich bereits aus dem Rechtsfahrgebot. Die Spezialregel für das Linksabbiegen bei Verzweigungen mit Inseln in ihrer Mitte ist überholt und kann ebenfalls aufgehoben werden, weil solche Verkehrsinseln heute kaum noch vorzufinden sind.

Art. 8 Abs. 5

Die Schweiz kennt bisher noch keine Regelung zum Reissverschlussverkehr. Aufgrund der starken Verkehrszunahme würde es aber nun durchaus Sinn machen, eine solche Regelung in die Verordnung einzufügen. Dies trägt – entsprechende spezifische Informationen vorausgesetzt – zur besseren Auslastung der Infrastruktur und damit zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei.

Vorgeschlagen wird eine Pflicht, den vom Abbau des Fahrstreifens betroffenen Fahrzeugen abwechselungsweise den Übergang auf den benachbarten Fahrstreifen zu ermöglichen.

Art. 13 Abs. 1

Diese Anpassung ist eine Folge der Einführung des Reissverschlussverkehrs (vgl. Art. 8 Abs. 5). Die heute generell geltende Pflicht, wonach Fahrzeugführer frühzeitig einspuren müssen, soll auf die Fälle des Abbiegens eingeschränkt werden und bei blossen Fahrstreifenwechseln nicht mehr Anwendung finden. Vielmehr soll diesfalls bis zur Fahrbahnverengung oder dem allfälligen Hindernis gefahren und dort der Fahrstreifen nach dem Reissverschluss-Prinzip gewechselt werden können.

Art. 14 Abs. 4

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten nicht nur für Führer von Motorfahrzeugen, sondern für den Fahrverkehr generell. Radfahrer und Führer motorloser Fahrzeuge müssen daher nicht ausdrücklich erwähnt werden.

Art. 27 Abs. 6

Seitens der Fahrlehrerschaft wurde kritisiert, dass die neue Regelung zum Rückwärtsfahren (Art. 17 Abs. 3 VRV), welche seit 1. Januar 2016 in Kraft ist, keine Ausnahme für Lern- und Prüfungsfahrten beinhaltet. Das Rückwärtsfahren könne auf kürzeren Strecken nicht ausreichend geübt werden. Das Begehren der Fahrlehrerschaft kann mit der vorgeschlagenen Ergänzung erfüllt werden.

Art. 36 Abs. 5

In seiner Stellungnahme auf die Interpellation 16.3524 (Walti) hat der Bundesrat klargestellt, dass eine Zulassung des eigentlichen Rechtsüberholens durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen aus verschiedenen Gründen (Verkehrssicherheit, übergeordnetes nationales und internationales Recht) nicht möglich ist. Der Bundesrat hat sich aber bereit erklärt, Lockerungen des Rechtsvorbeifahrverbots zu prüfen. Bis anhin erlaubt Artikel 36 Absatz 5 das Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen und Autostrassen nur beim Fahren in parallelen Kolonnen (Bst. a), auf Einspurstrecken, sofern für die einzelnen Fahrstreifen unterschiedliche Fahrziele signalisiert sind (Bst. b), auf dem Beschleunigungsstreifen von Einfahrten bis zum Ende der Doppellinien-Markierung (Bst. c) und auf dem Verzögerungsstreifen von Ausfahrten (Bst. d). Es wurden Abklärungen getroffen, wie sich eine generelle Aufhebung des Rechtsvorbeifahrverbots auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss auswirken würde. Die Ergebnisse dieser Abklärungen sind dahingehend, dass eine Legalisierung des Rechtsvorbeifahrens eine Reduktion der Fahrstreifenwechsel zur Folge hätte, was sich sowohl auf den Verkehrsfluss wie auf die Verkehrssicherheit positiv auswirken würde. Erkenntnisse, wonach das Rechtsvorbeifahren per se als kritischer zu beurteilen ist als das Linksvorbeifahren, konnten nicht gefunden werden. Daher soll es Fahrzeugführern auf Autobahnen und Autostrassen künftig erlaubt sein, mit der gebotenen Vorsicht an links von ihnen fahrenden Fahrzeugen vorbeizufahren. Unzulässig bleibt aber das Überholen durch Ausschwenken und Wiedereinbiegen.

Insgesamt erfährt diese Bestimmung durch die vorgeschlagene Änderung eine starke Vereinfachung. Insbesondere entfällt auf Autobahnen und Autostrassen künftig die schwierige Definition des Begriffs «paralleler Kolonnenverkehr». Mit der Änderung kann auch eine weit verbreitete Verhaltensweise legalisiert werden, die heute mit weitreichenden Folgen bis hin zum Führerausweisentzug verbunden sein kann.

Art. 36 Abs. 7

Das Anliegen, eine den Nachbarländern (insb. Österreich und Deutschland) entsprechende Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse ins Recht aufzunehmen, wurde von der Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren (KSSD) an das ASTRA herangetragen.

Gemäss Änderungsvorschlag sollen Fahrzeugführer nicht bereits bei stockendem Verkehr, sondern erst dann, wenn mit Schrittgeschwindigkeit gefahren wird oder sich die Fahrzeuge im Stillstand befinden, verpflichtet werden, eine freie Gasse zu bilden. Die Pflicht beschränkt sich auf Autobahnen und Autostrassen. Die Gasse ist stets zwischen dem äusserst linken Fahrstreifen und dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen zu bilden.

Artikel 27 Absatz 2 SVG sieht ausdrücklich vor, dass vortrittsberechtigten Fahrzeugen beim Wahrnehmen der besonderen Warnsignale die Strasse sofort freizugeben ist. Daraus ergibt sich, dass unter Beachtung der gebotenen Vorsicht auch von der Fahrstreifeneinteilung abgewichen und auch auf den Pannestreifen ausgewichen werden darf, wenn vortrittsberechtigzte Fahrzeuge herannahen. Auf eine diesbezügliche Regelung kann daher in der vorliegenden Bestimmung verzichtet werden.

Art. 41 Abs. 4

Im Sinne der Förderung des Veloverkehrs hat das Parlament beschlossen, einzig für das unbegleitete Fahren auf Hauptstrassen noch ein Mindestalter für velofahrende Kinder vorzusehen. Tatsächlich zeigt sich aber, dass die Velobenützung der Kinder in den letzten Jahren tendenziell rückläufig war. Um das Velofahren auch bei unsicheren Kindern zu fördern, wird vorgeschlagen, dass Kindern bis 12 Jahren neu grundsätzlich die Benützung von Fusswegen und Trottoirs mit Fahrrädern ermöglicht wird.

Der Bedarf für die vorliegende Regelung ist vor allem in ländlichen Gebieten gegeben. Er wird erhöht mit dem Prozess der Zusammenlegung von verschiedenen Schulhäusern, der für viele Kinder mit einem weiteren Schulweg verbunden ist. Für Kinder in der Unterstufe bestehen aus Sicht der Verkehrspsychologie erhebliche Sicherheitsbedenken beim Radfahren auf der Fahrbahn.

Bei dem Vorschlag handelt es sich um das Ergebnis einer Güterabwägung zwischen zwei im Strassenverkehr besonders schutzbedürftigen Personengruppen. Da die Unfallfolgen bei Unfällen von velofahrenden Kindern mit dem motorisierten Verkehr gravierender sind als die Unfallfolgen bei Unfällen von velofahrenden Kindern mit Fussgängern, wurde bei dieser Güterabwägung zugunsten der Kinder entschieden. Um aber auch die Interessen der Fussgänger angemessen zu berücksichtigen, sind als flankierende Massnahmen besondere Rücksichtnahmepflichten für die Kinder vorgesehen. Insbesondere haben sie den Fussgängern stets den Vortritt zu gewähren und sie müssen ihre Geschwindigkeit und Fahrweise stets den Umständen anpassen. Dies kann je nach Situation auch bedeuten, dass sie anhalten, absteigen und das Velo schieben müssen.

Das Recht, auf dem Trottoir oder dem Fussweg zu fahren besteht dann nicht mehr, wenn eine für Kinder geeignete Veloinfrastruktur zur Verfügung steht. Radwege müssen gemäss Artikel 33 Absatz 1 SSV benützt werden, wenn sie vorhanden sind. Ist also ein Radweg vorhanden, so dürfen Kinder mit dem Velo weder das Trottoir noch den Fussweg befahren.

Schliesslich noch der Hinweis, dass die Benützung der Fahrbahn durch velofahrende Kinder bis 12 Jahre selbstverständlich weiterhin zulässig bleibt. Es handelt sich um die Einräumung eines Rechts und nicht einer Pflicht.

Art. 44

Diese Bestimmung zu den Tierfuhrwerken und Handwagen ist heute kaum noch von Bedeutung und ihr Regelungsinhalt ist zu Genüge durch andere Bestimmungen im SVG abgedeckt (Art. 26, Art. 50 Abs. 4 i.V.m. Art. 29 und 31 SVG).

Absatz 3 besagt, dass an Motorhandwagen keine Anhänger mitgeführt werden dürfen. Dieses Verbot ist kaum von praktischer Relevanz. Eine Streichung dieses Verbots führt zu keinerlei Problemen für den Strassenverkehr und ist daher angezeigt.

Art. 48 Abs. 3

Der Verweis auf die Schweizer Norm SN 640 710 soll gestrichen werden. Die Normen bilden den Stand der Regelkunde ab, von dem nicht ohne triftigen Grund abgewichen werden sollte. Eine Rechtsverbindlicherklärung mittels Verweisung ist daher nicht angebracht (vgl. hierzu die Ausführungen zur Aufhebung der Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen im Erläuternden Bericht zur SSV, S. 11).

Art. 55 Abs. 3

Die Sicherung der Unfallstelle sowie die Alarmierung von Arzt und Polizei sind grundsätzlich Pflichten der Unfallbeteiligten. Hilfeleistung durch Nichtbeteiligte ist nur dann eine Pflicht, wenn es um Unterlassung der Nothilfe geht (Art. 128 StGB⁶). Grundsätzlich sollten die Pflichten Unbeteiligter im Strassenverkehr nicht weiter gehen als in anderen Situationen. Artikel 51 Absatz 2 SVG hält fest, dass Unbeteiligte insoweit Hilfe leisten, als es ihnen zumutbar ist. Diese Regelung ist ausreichend. Die in Artikel 55 Absatz 3 VRV enthaltene beispielhafte Aufzählung, wie geholfen werden kann, bringt keinen Mehrwert.

Art. 58 Abs. 2, 2^{bis} und 4

Die bisher in Absatz 4 enthaltenen Bestimmungen zur Kennzeichnung von Ausnahmetransporten sollen neu in Absatz 2 geregelt werden. Der Vorschlag sieht vor, dass die Kennzeichnung vorne am Zugfahrzeug entfällt. Damit wird einem Anliegen des Transportgewerbes Rechnung getragen. Der Absatz 4 würde dadurch überflüssig und kann aufgehoben werden.

Aufgrund der besseren Strukturierung soll zudem der letzte Satz des bisherigen Absatz 2 in den neuen Absatz 2^{bis} überführt werden.

Art. 91a Abs. 1 Bst. k und l (neu)

Es wird ein neuer Buchstabe k eingefügt, mit dem Veteranenfahrzeuge vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen werden sollen. Anlass ist ein Antrag des Verbandes «Swiss Historic Vehicle Federation». Halter von historischen Lastwagen treffen sich gelegentlich an Wochenenden für Ausstellungen. Damit sie den Ausstellungsplatz am Sonntag wieder räumen können, sollten sie am Sonntag oder in der Nacht fahren dürfen. Historische Lastwagen (älter als 30 Jahre) erhalten den «Veteranen-Status» (Eintrag im Fahrzeugausweis durch die kantonalen Behörden), wenn sie in gutem Zustand sind und nicht zu gewerblichen Zwecken verwendet werden.

Zudem wird ein neuer Buchstabe l eingefügt, mit dem Fahrzeuge mit aufgebautem Nutzraum, der speziell zum Blutspenden eingerichtet ist, vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen werden sollen. Diese Ausnahmeregelung entspricht einem Anliegen von Blutspendediensten. Speziell eingerichtete Lastwagen von Blutspendediensten sollen, wenn erforderlich, am Sonntag oder in der Nacht fahren dürfen. Blutspendeaktionen finden häufig an Wochenenden statt, damit eine grosse Anzahl von Blutspendern erreicht werden kann. Es kommt auch häufig vor, dass die Blutspendedienste nach vollbrachter Arbeit erst spät am Abend zurück ins Lager fahren und somit ins Nachtfahrverbot gelangen.

Art. 97a (neu)

Um den Bewilligungsprozess möglichst effizient abwickeln zu können, betreiben die kantonalen Bewilligungsbehörden sowie das ASTRA teilweise bereits heute eigenständige Informationssysteme für die Bearbeitung der dafür anfallenden Sach- und Personendaten. Mit dem neuen Artikel 97a soll nun die aus datenschutzrechtlicher Sicht notwendige Rechtsgrundlage dafür geschaffen werden. Da vorliegend keine besonders schützenswerten Personendaten bearbeitet werden, genügt eine Rechtsgrundlage auf Verordnungsstufe. Unter Absatz 2 Buchstaben a – e werden die zu bearbeitenden Daten einzeln aufgeführt. Mit Ausnahme der unter Buchstabe a aufgeführten Daten handelt es sich dabei lediglich um Sachdaten.

⁶ SR 311.0

Über eine elektronische Schnittstelle können die Daten zwischen den Bewilligungsbehörden ausgetauscht werden (Abs. 4). Der Datenaustausch dient u. a. der Kontrolle und der Abstimmung zwischen den Behörden. Dieser elektronische und medienbruchfreie Austausch ist insbesondere für eine effiziente und effektive Abwicklung des Bewilligungsprozesses zwingend notwendig. Ab bestimmten Ausmassen der Ausnahmefahrzeuge und -transporte erteilen die kantonalen Bewilligungsbehörden dem Bund für das Befahren ihres Gebietes die Zustimmung und im umgekehrten Fall erteilt das ASTRA für das Befahren der Nationalstrassen die Zustimmung an die Kantone. Diese Geschäftsfälle belaufen sich auf Seiten des ASTRA auf rund 12'000 pro Jahr. Ein nichtautomatisierter Datenaustausch, wie er heute gelebt wird, erweist sich entsprechend als zeit- und kostenintensiv.

Teilweise kommt es vor, dass Bewilligungen von Dritten gefälscht oder abgeändert werden. Um die Vollzugsbehörden (z. B. Polizei- oder Zollbehörden) bei der Aufklärung solcher Missbrauchsfälle zu unterstützen, sollen diese künftig ebenfalls auf die Bewilligungsdaten zugreifen können (Abs. 5).

Um die von den Gesuchstellern eingegebenen Fahrzeugdaten zu verifizieren, soll das Informationssystem des ASTRA über eine Schnittstelle auf die im ASTRA bereits vorhandenen Fahrzeugdaten zugreifen können. Heute befinden sich diese Daten im Fahrzeug- und Fahrzeughalterregister (MOFIS; Art. 104a SVG) sowie im Fahrzeugtypenregister (TARGA; 104d SVG). Mit der im 2018 geplanten Inbetriebsetzung werden diese Daten im Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) verwaltet. Der Zugriff auf diese Daten soll einzig nach Massgabe der entsprechenden Spezialbestimmungen möglich sein. Artikel 89a – h SVG sowie die vom Bundesrat noch zu erlassenden Verordnungsbestimmungen werden dies in begrenztem Umfang künftig zulassen.

Der Bewilligungsprozess für die Sonntags- und Nachtfahrbewilligungen ist der gleiche, wie derjenige für Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte. Die zuständigen Behörden können deshalb nach denselben Vorgaben die gleichen Informationssysteme nutzen (Abs. 1).

2.2. NSV

Art. 6 Abs. 2 und 3

Die KVF-N hat in einer Motion (17.3267) die Aufhebung des Verbots betreffend Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten beantragt. Entsprechend dem Antrag des Bundesrats wurde die Motion von National- und Ständerat angenommen. Die geltende Regelung, wonach der Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten verboten ist, erweist sich heute als sachlich nicht mehr notwendig. Insbesondere wird die Verkehrssicherheit von einer Aufhebung des geltenden Verbotes nach heutiger Beurteilung nicht tangiert. Massgebend ist nicht die Verfügbarkeit, sondern der Umgang mit Alkohol. Die Verfügbarkeit von Alkohol hat sich seit 1964, als das Verbot von Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten eingeführt wurde, massiv verändert. Heute halten zahlreiche Tankstellenshops Alkohol bis spät in die Nacht zur Verfügung und sind darüber hinaus mit den Autobahnen und deren Anschlüssen stark vernetzt. Zudem hat die Senkung der Promillegrenze auf 0,5 Promille und das damit verbundene gesteigerte Bewusstsein im Umgang mit Alkohol zu einem Rückgang der Anzahl alkoholisierter Automobilistinnen und Automobilisten und folglich zu einer erheblichen Senkung der Verkehrsoferzahlen geführt. Gerade Junglenkerinnen und Junglenker folgen dem Prinzip «wer fährt, trinkt nicht» sehr diszipliniert. Das mit dieser Disziplin verbundene Bewusstsein wird durch die Annahme der Motion nicht tangiert.

Das geltende Verbot, auf Rastplätzen Alkohol zu verkaufen und auszuschenken (Art. 7 Abs. 4 NSV), ist von diesem Revisionsvorschlag nicht betroffen. Raststätten sind im Gegensatz zu Rastplätzen mit Restaurants ausgestattet. Diese sollen die gleiche Verpflegung anbieten dürfen, wie andere Restaurants auch. Der Benutzerkreis von Raststätten ist zudem viel breiter. Sie werden auch von Reisecars angesteuert, für deren Passagiere das heutige Verbot nicht gerechtfertigt ist. Rastplätze hingegen werden vor allem von berufsmässigen Fahrzeuglenkern für Lenkpausen und kurze Ruhezeiten angesteuert. Für eine Aufhebung des Verbots auf Rastplätzen besteht insgesamt kein hinreichender Bedarf.

Die Leistungspflicht der Telekomgesellschaften, in jeder Gemeinde öffentliche Telefonkabinen zu betreiben, endet gemäss der geltenden Grundversorgungskonzession. Dieser Zustand wird zu einem generellen Rückgang der Telefonkabinen und der dazugehörigen notwendigen Installationen führen.

Weiterhin besteht aber die Verpflichtung der Kantone, öffentliche Telefonanschlüsse auf den Nebenanlagen zu unterhalten, welche mit unverhältnismässig hohen Kosten durch Beauftragung der entsprechenden Unternehmen verbunden ist. Zudem hat die Verbreitung der Mobiltelefone zur Verminderung der Nutzung der öffentlichen Telefonkabinen beigetragen. Demnach wird vorgeschlagen, diese Pflicht aufzuheben, was zu einer Reduktion der Bewirtschaftungskosten auf den Nebenanlagen führen soll.

3. Auswirkungen

3.1. Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf den Bund

Die vorgeschlagenen Änderungen der Verkehrsregeln sollen mit Informationen begleitet werden. Im Übrigen haben die vorgeschlagenen Änderungen der VRV und der NSV keine wesentlichen Auswirkungen auf den Bund.

3.2. Finanzielle, personelle und weitere Auswirkungen auf die Kantone

Die Änderungen haben Auswirkungen auf die Führerprüfungen der Strassenverkehrsämter und die Kontrolltätigkeiten der Polizeien, da bisher unzulässige Fahrmanöver künftig zulässig sind (insb. Rechtsvorbeifahren auf Autobahnen). Im Übrigen ist im Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Änderungen der VRV und der NSV mit keinen nennenswerten Auswirkungen auf die Kantone und Gemeinden zu rechnen.

3.3. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Die Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses entsprechen den Interessen der Wirtschaft, der Umwelt und der Gesellschaft. Positive Auswirkungen haben auch die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für leichte Anhängerzüge und die Möglichkeit des erweiterten Einsatzes von Parkierungsassistenten. Die Erlaubnis, auf Autobahn-Raststätten Alkohol zu verkaufen und auszuschenken ist auch im Interesse der Wirtschaft.

Die Möglichkeit der Trottoirbenützung durch radfahrende Kinder bis 12 Jahre macht das Radfahren für Kinder sicherer und damit attraktiver.

4. Rechtliche Aspekte

4.1. Rechtsgrundlagen

Als Rechtsgrundlagen für die vorliegenden Änderungen dienen Artikel 2 Absatz 2, 9 Absätze 1^{bis} und 2, 57 Absätze 1 und 5 und 106 Absatz 1 und 5 SVG sowie Artikel 60 Absatz 1 NSG.

4.2. Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen

Die vorgesehenen Änderungen sind mit internationalem Recht, namentlich mit dem EU-Recht sowie dem Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr⁷ vereinbar. Auch die generelle Zulassung des Rechtsvorbeifahrens verstösst nicht gegen das Wiener Übereinkommen, welches den Vertragsstaaten in dieser Frage einen grossen Handlungsspielraum belässt.

⁷ SR 0.741.10