



Bern, 19. Dezember 2025

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

Erläuterungen

Dokumentnummer: ASTRA-D-C2D73401/839



1 Ausgangslage und Grundzüge der Teilrevision

1.1 Ausgangslage

Das Signalisationsrecht des Bundes verweist für die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung von Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen wiederholt auf technische Normen, insbesondere auf die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Durch diese sogenannte direkte Verweisung erlangen die technischen Normen Rechtsverbindlichkeit. Diese Verweistechnik ist in der Praxis insbesondere wegen ihrer Schwerfälligkeit und der beschränkten Zugänglichkeit der rechtsverbindlichen Normen umstritten. Der Bundesrat hat deshalb im Mai 2020 beschlossen, im Signalisationsrecht keine technischen Normen von privatrechtlichen Organisationen mehr für rechtsverbindlich zu erklären. Als Folge dieses Beschlusses hat das UVEK seine Verordnung vom 12. Juni 2007 über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen¹ auf Anfang 2021 aufgehoben. Gleichzeitig hat der Bundesrat als Übergangslösung die Rechtsverbindlichkeit der wichtigsten technischen VSS-Normen in Artikel 115a der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979² (SSV) aufrechterhalten.

Die Motion Bühler vom 29. September 2017 (17.3952 «Zweisprachige Signalisation auf Autobahnen ermöglichen») beauftragt den Bundesrat, die rechtliche 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.

1.2 Inhalt der Vorlage

Mit der Teilrevision der SSV wird der vom Bundesrat in Gang gesetzte Systemwechsel von direkten zu indirekten Verweisungen abgeschlossen. Der neue Artikel 103a hält den Grundsatz fest, wonach die Signalisation nach den anerkannten Regeln der Wissenschaft, Technik und Erfahrung zu erfolgen hat, sofern das Bundesrecht keine Vorgaben macht. Die wichtigsten Inhalte der technischen Normen, die bislang in der SSV für rechtsverbindlich erklärt wurden, werden neu im Signalisationsrecht des Bundes verankert³. Sämtliche Signale, Markierungen und Leiteinrichtungen, die bislang ausschliesslich in technischen Normen geregelt waren, sind neu in der SSV beschrieben und abgebildet.

Die Motion 17.3952 Bühler wird umgesetzt, indem Kantone und Gemeinden künftig beim Bundesamt für Strassen ASTRA ein Gesuch um zweisprachige Bezeichnung von Ortschaften auf den Tafeln zur Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen einreichen können.⁴

2 Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

Ziff. I

Ersatz von Ausdrücken

Im französischen Text werden zwecks Fehlerkorrektur die nachfolgenden Ausdrücke ersetzt: «ramification» durch «échangeur», «Panneau de ramification» durch «Panneau indicateur d'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».

¹ AS 2020 2161

² SR 741.21

³ Vgl. die Zusammenstellung der bisher in der SSV aufgeführten technischen Normen in Ziff. 3 der Erläuterungen.

⁴ Die Vernehmlassungsunterlagen zur Vorlage können abgerufen werden unter: www.fedlex.admin.ch > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2024 > [Vernehmlassung 2024/50](#).

speciali» durch «veicoli e trasporti eccezionali», «tattilo-visuali» durch «visivo-tattili», «tavolete numerate» durch «segnali di identificazione», «iscrizione» – wo zweckmässig – durch «scritta», «tavola» durch «cartello», «installazioni annesse» und «installazioni annesse» durch «impianti accessori», «indicazione della direzione» – wo zweckmässig – durch «segnaletica di direzione», «indicatore di direzione avanzato» durch «segnale di preavviso» sowie «bus» – wo zweckmässig – durch «autobus».

Art. 1 Abs. 1 und 2 Bst. d

Abs. 1: In der Bestimmung zum Regelungsgegenstand der SSV wird der Begriff «Leiteinrichtungen» neu ausdrücklich erwähnt. Damit wird die Bedeutung temporärer und dauerhafter Leiteinrichtungen für die Signalisation unterstrichen.

Abs. 2 Bst. d: Die Abkürzung «Verwaltungsverfahrensgesetz» wird gestrichen, da sie in der SSV seit der am 1. Januar 2007 in Kraft getretenen Anpassung von Artikel 111 Absatz 3 nicht mehr erwähnt wird.⁵ Neu wird die in Artikel 54b verwendete Erlassitel-Abkürzung «FWG» eingefügt.

Art. 2a Abs. 3^{bis}

Bei Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ist es möglich, eine Zone innerhalb einer anderen Zone oder gleich anschliessend an eine andere Zone anzuordnen. In der Praxis sind solche «geschachtelten Zonen» mittlerweile weit verbreitet. Insbesondere in städtischen Quartieren wechseln sich Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen oft ab. Nach bisherigem Recht müssen in geschachtelten Zonen jeweils gleichzeitig das Ende der einen Zone und der Beginn der folgenden Zone signalisiert werden (vgl. Art. 2a Abs. 3).⁶ Die rechtlichen Vorgaben zur Signalisation führen in geschachtelten Zonen zu vielen Signalen. Oft fehlt auch der Platz, um die Signale rechtskonform anzubringen. Folgt auf eine Tempo-30-Zone eine Begegnungszone oder umgekehrt, ist es wichtig, den Verkehrsteilnehmenden den Beginn der neuen Zone anzuzeigen. Die gleichzeitige Ende-Signalisation der vorangegangenen Tempo-30-Zone oder Begegnungszone bringt den Verkehrsteilnehmenden keinen ersichtlichen Mehrwert. In der Praxis wird deshalb immer mehr darauf verzichtet, das Zonenende zu signalisieren. Mit dem neuen Absatz 3^{bis} von Artikel 2a ist es künftig auch rechtlich zulässig, auf die Ende-Signalisierung zu verzichten. In jedem Fall weiterhin gekennzeichnet werden muss das Ende der geschachtelten Zone, also der letzten Tempo-30-Zone oder Begegnungszone, bevor wiederum die allgemeine Höchstgeschwindigkeit oder eine streckenspezifische signalisierte Höchstgeschwindigkeit gelten (vgl. Art. 2a Abs. 3).

Art. 5 Abs. 1

In der französischen Fassung wurde für Spurrillen der Begriff «rainure» verwendet. Der unzutreffende Ausdruck wird durch «ornièr» ersetzt.

Im italienischen Text fehlte der Begriff für «Spurrillen» bislang. Dieser seit Inkrafttreten der SSV bestehende Mangel wird durch die Einfügung von «ormai» behoben.

Art. 10 Sachüberschrift sowie Abs. 2

Sachüberschrift: Zwecks Fehlerkorrektur und Vereinheitlichung mit dem Signal wird in der italienischen Fassung «tranvie e ferrovie su strada» durch «tram» ersetzt.

Abs. 2: In der italienischen Fassung wird der unzutreffende Ausdruck «campo d'aviazione» durch «aeroporto» ersetzt.

Art. 13 Abs. 2 Bst. a

Im italienischen Text wird «di contromano» durch den passenderen Begriff «opposta» ersetzt.

⁵ AS 2006 4705

⁶ Vgl. zur Signalisation in geschachtelten Zonen die ASTRA-Broschüre «Verkehrsberuhigung innerorts» (2003, S. 21). Kann abgerufen werden unter: www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrsrecht > Verkehrsberuhigung (Stand: 28.11.2025).

Art. 14 Sachüberschrift sowie Abs. 2 und 3

Abs. 2: Das Gefahrensignal «Flugzeuge» (1.28) und die dazugehörigen Bestimmungen, die der Bundesrat 2015 aufgehoben hatte⁷, werden auf Antrag des Bundesamts für Zivilluftfahrt BAZL wieder in die SSV aufgenommen. Das Signal soll künftig wieder als Element des Sicherheitskonzepts rund um Flugplätze dienen, indem es Verkehrsteilnehmende vor plötzlich auftauchenden Flugzeugen, Flugzeuglichtern, Abwinden oder Fluglärm warnt. Das Signal wird auch oft auf Strassen innerhalb von Flugplätzen verwendet, wobei die internationalen Luftfahrt-Normen verlangen, dass die Strassensignalisation auf Flugplätzen im Einklang mit der nationalen Strassenverkehrsgesetzgebung steht. Mit der Wiederaufnahme des Signals in die SSV wird diesem Aspekt Rechnung getragen.

Abs. 3: Ebenfalls auf Antrag des BAZL wird ein neues Gefahrensignal zur Warnung vor startenden und landenden Helikoptern in das Signalisationsrecht aufgenommen. Das Signal darf insbesondere bei Heliports in Strassennähe verwendet werden und soll die Verkehrsteilnehmenden vor Helikopter-spezifischen Gefahren warnen (Schweben, andere Arten von Abwinden).

Art. 24 Abs. 2

Zwecks Vereinheitlichung wird in der italienischen Fassung «di contromano» durch «opposta» ersetzt.

Art. 26 Abs. 1-3

Zwecks Fehlerkorrektur und Vereinheitlichung mit dem Signal wird in der italienischen Fassung «tranvie e ferrovie su strada» durch «tram» ersetzt.

Art. 49 Abs. 1, 2, 2^{bis} und 4

Abs. 1: Der wenig sprechende Begriff «gemischte Ortschaft» wird durch den passenderen Begriff «mehrsprachiger Ort» ersetzt. Aufgrund von Rückmeldungen aus der Vernehmlassung wird präzisiert, dass Ortsnamen in den Landessprachen geschrieben werden müssen (vgl. dazu das Bundesgesetz vom 5. Oktober 2007⁸ über die Landessprachen und die Verständigung zwischen den Sprachgemeinschaften [Sprachengesetz, SpG]).

Abs. 2: Die Grundzüge der touristischen Signalisation und der Hotelwegweisung sind neu in separaten Bestimmungen rechtlich verankert. Die bisherigen Verweise in Artikel 49 Absatz 2 sind damit entbehrlich geworden und werden gestrichen. Absatz 2 wird aber mit dem Grundsatz ergänzt, wonach Betriebswegweiser, Hotelwegweiser sowie die touristische Signalisation die Wirkung der übrigen Signalisation nicht beeinträchtigen dürfen.

Abs. 2^{bis}: Der letzte Satz des bisherigen Absatzes 2, wonach die in der Wegweisung verwendbaren Symbole und ihre Bedeutung in Anhang 2 Ziffer 5 aufgeführt sind, erhält einen eigenen Absatz. Zudem wird in Anhang 2 Ziffer 5 neu zwischen «Ergänzenden Angaben zu Signalen» (Bst. a) und «Symbolen» (Bst. b) unterschieden. Ergänzende Angaben zu Signalen stellen vorgegebene Zusatztafeln dar, deren Bedeutung und Anwendungsbereich in einzelnen Artikeln der SSV definiert sind. Symbole können grundsätzlich sowohl auf Zusatztafeln als auch in der Wegweisung verwendet werden (Art. 64 Abs. 7 bzw. Art. 49 Abs. 2^{bis}). Symbole, die in der Wegweisung nicht verwendet werden, sind im neuen Absatz 2^{bis} ausdrücklich aufgeführt. Schliesslich wird in Absatz 2^{bis} der aus den technischen Normen bekannte Grundsatz rechtlich verankert, wonach die Fahrt-, Flug- oder Gehrichtung von Symbolen in die Richtung des Wegweisers zeigen sollen. Zeigt der Wegweiser geradeaus, zeigen die Richtungen der Symbole – entsprechend den Abbildungen in Anhang 2 Ziffer 5 Buchstabe b – nach links.

Abs. 4: Die Bestimmung, wonach auf Wegweisern, Vorwegweisern und Einspurtafeln der Autobahnen und Autostrassen nur vom UVEK bezeichnete Ortschaften angegeben werden dürfen, wird aufgehoben (vgl. Erläuterungen zu Art. 87a Abs. 4).

⁷ AS 2015 2459

⁸ SR 441.1

Art. 51 Abs. 3

Bereits aus dem Grundsatz nach Artikel 49 Absatz 2^{bis} ergibt sich, dass die Symbole nach Anhang 2 Ziffer 5 Buchstabe b auf Wegweisern, Vorwegweisern und Einspurtafeln verwendet werden dürfen. Der Hinweis in Artikel 51 Absatz 3 schafft keinen Mehrwert und wird deshalb ersatzlos gestrichen.

Art. 52 Abs. 1, 1^{bis}, 1^{ter}, 6 und 7

Abs. 1 und 1^{bis}: Die in der Praxis oft genutzte Möglichkeit, auf Vorwegweisern Ziele anzugeben, die über für Fahrräder und Motorfahräder besonders geeignete Strecken führen, war bislang einzig auf (rechtsverbindlicher) Normstufe geregelt. Die Angabe touristisch bedeutsamer Ziele und Regionen kommt in der Praxis häufig vor, war in der SSV bislang aber nicht vorgesehen. Künftig sind beide Möglichkeiten rechtlich verankert. Die zulässigen Ziele auf Vorwegweisern werden in einem neuen Absatz 1^{bis} aufgeführt. Die Zielangabe für Fahrräder und Motorfahräder wird zudem in Anhang 2 als Beispiel bildlich wiedergegeben (Abbildung 4.38).

Abs. 1^{ter}: Um die Verkehrsteilnehmenden nicht zu überfordern, sollten auf Vorwegweisern Angaben nach Absatz 1^{bis} Buchstaben d und e zurückhaltend angebracht werden. Für die Angabe von Zielen für den Radverkehr dürfte es in vielen Fällen zweckmässiger sein, die Möglichkeiten von Artikel 54a zu nutzen, namentlich den «Vorwegweiser für Fahrräder und Motorfahräder sowie fahrzeugähnliche Geräte» (4.51.5). Auch für die Angabe touristisch bedeutsamer Ziele sollen die Signalisationsbehörden in erster Linie auf die Möglichkeiten nach Artikel 54c zurückgreifen.

Abs. 6: Zwecks Vereinheitlichung wird in der französischen Fassung «des restrictions à la circulation» durch «les restrictions du trafic» ersetzt.

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

Art. 53 Abs. 1

Die zulässigen Ziele auf Vorwegweisern werden neu in Artikel 52 Absatz 1^{bis} geregelt. Der Klammerverweis in Artikel 53 Absatz 1 muss deshalb angepasst werden.

Art. 54 Abs. 3 und 9

Abs. 3: In der Schweiz existieren rund 380 Campingplätze, wovon lediglich vier Plätze auf Zelte beschränkt sind. Auf den übrigen Plätzen sind auch Wohnanhänger und Wohnmotorwagen erlaubt. Der Wegweiser 4.47 mit der bisherigen Bezeichnung «Zeltplatz» wird in der deutschen Fassung deshalb in «Campingplatz» umbenannt. In der französischen und italienischen Fassung werden bereits die Begriffe «Place de camping» bzw. «Campeggio» verwendet. Die Umbenennung ist auch aus Sicht der touristischen Signalisation sinnvoll, wo für das betreffende Symbol seit jeher der Begriff «Campingplatz» verwendet wird. Auf den Hinweis, wonach die Symbole der Wegweiser «Campingplatz» und «Wohnwagenplatz» gegebenenfalls auf einer Tafel aufgeführt werden können, wird verzichtet. Die Kombination bleibt aber weiterhin zulässig. Zudem wird neu die Möglichkeit geschaffen, Wegweiser zu Stellplätzen für Wohnmotorwagen («Wohnmobile», «Camper») vorzusehen.

Abs. 9: Die Grundzüge der bislang lediglich auf (rechtsverbindlicher) Normstufe geregelten Hotelwegweisung werden ins Bundesrecht überführt. In Absatz 9 wird das Signal «Hotelwegweiser» (4.49.1) definiert. Mit dem Hotel-Symbol kann insbesondere für ausländische Touristinnen und Touristen ein Mehrwert geschaffen werden. Das Signal wird in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 abgebildet (neue Abbildung 4.49.1). Ferner wird das auf dem Wegweiser abgebildete Symbol «Hotel» (5.67) in den Symbolkatalog von Anhang 2 Ziffer 5 Buchstabe b aufgenommen. Verzichtet wird darauf, einen Wegweiser zu Restaurants einzuführen.

Art. 54a

Der bisherige Artikel 54a beinhaltete die Kennzeichnung von Routen für den Radverkehr und für fahrzeugähnliche Geräte. In der Praxis hat sich die Wegweisung mit weisser Schrift auf rotem Grund aber auch abseits solcher Routen etabliert, indem sie auf für Fahrrad- und Motorfahrradlenkende besonders geeignete Wege zu Ortschaften und zu anderen Zielen hinweist. Zudem verpflichtet das Anfang 2023 in Kraft getretene Bundesgesetz vom 18. März 2022⁹ über Velowege (Veloweggesetz) die Kantone und Gemeinden, innerhalb und ausserhalb von Siedlungsgebieten zusammenhängende, durchgehende, sichere und attraktive Velowegnetze zu planen, anzulegen und zu erhalten. Velowegnetze können über Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege und Wege sowie über signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen verlaufen (vgl. zum Ganzen Art. 3-8 Veloweggesetz). Der Begriff «Velo» im Sinn des Veloweggesetzes umfasst Fahrräder (worunter auch Mountainbikes fallen) und Motorfahrräder (z. B. E-Bikes, E-Scooter oder E-Trottinette).¹⁰ Ferner verpflichtet das Veloweggesetz die zuständigen Behörden, Velowege ausreichend zu signalisieren (Art. 8 Bst. a Veloweggesetz). Der neue Artikel 54a trägt diesen tatsächlichen und rechtlichen Entwicklungen der letzten Jahre Rechnung.

Sachüberschrift: Für die Wegweisung für Fahrräder sowie für die verschiedenen Kategorien von Motorfahrrädern wird – wie bereits in Artikel 64a betreffend Zusatztafeln – neu der Begriff «Radverkehr» verwendet.

Abs. 1: Absatz 1 von Artikel 54a wird um den Begriff «Motorfahrräder» erweitert. Damit wird verdeutlicht, dass sich die Wegweisung nicht nur an Lenkerinnen und Lenker von klassischen Fahrrädern richtet, sondern auch an solche von Motorfahrrädern wie E-Bikes, E-Scooter oder E-Trottinets.

Abs. 2: Der vormalige Wegweiser «Route für Fahrräder» (4.50.1) wird durch den «Wegweiser für Fahrräder und Motorfahrräder» ersetzt. Aufgrund der Verkehrs- und Strassensituation für Fahrräder und Motorfahrräder besonders geeignet sind Velowege im Sinn des Veloweggesetzes. Der Wegweiser ist in erster Linie für solche Wege bestimmt.

Abs. 3: Artikel 4 Absatz 2 Veloweggesetz nennt als Beispiel für Velowegnetze für die Freizeit signalisierte Mountainbike-Routen. Der «Wegweiser für Mountainbikes» (4.50.3) kommt in erster Linie auf dieser Art von Velowegnetzen zur Anwendung. Die im alten Artikel 54a Absatz 7 geregelte Tafel zur Anzeige des Routenendes (Endetafel) hat sich in der Praxis nicht bewährt. Auf signalisierten Mountainbike-Strecken haben die Lenkerinnen und Lenker von Mountainbikes gestützt auf die Wegweiser-Signale besondere Rücksichtspflichten gegenüber dem Fussverkehr. Hier kann es sinnvoll sein, das Ende der Strecke und damit der Pflichten mit einem Ende-Signal anzuzeigen. Die Endetafel wird für diesen Fall als «Endetafel Mountainbike-Strecke» (4.51.4) beibehalten.

Abs. 4: Der bis anhin nur auf (rechtsverbindlicher) Normstufe¹¹ geregelte «Vorwegweiser für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte» wird in das Signalisationsrecht des Bundes aufgenommen und in Anhang 2 abgebildet (neue Abbildung 4.51.5). Er kann namentlich an unübersichtlichen Stellen verwendet werden (vgl. auch die Erläuterungen zu Art. 52 Abs. 1^{ter}). Weiter werden in Anhang 2 die Abbildungen der «Wegweiser ohne Zielangabe» (4.51.1), «Vorwegweiser ohne Zielangabe» (4.51.2) und «Bestätigungstafel» (4.51.3) erneuert.

Abs. 5: Der Inhalt des bisherigen Absatzes 5 von Artikel 54a wird unverändert übernommen.

Abs. 6: Buchstabe a wird in seiner heutigen Fassung übernommen. In Buchstabe b wird im Sinn der heutigen Praxis zu den Langsamverkehrsrouten¹² angepasst (nationale, regionale oder lokale Routen mit Namen, Nummern oder Buchstaben). Die in Anhang 2 abgebildeten Wegweiser werden mit aktuellen Beispielen von Routen versehen.

⁹ SR 705

¹⁰ Botschaft vom 19. Mai 2021 zum Veloweggesetz, BBl 2021 1260.

¹¹ VSS 40 829 in der Fassung vom Februar 2006, Ziff. 22.

¹² Gemäss VSS 40 829 in der Fassung vom Februar 2006, Ziff. 7.6, sind Langsamverkehrsrouten auf Langsamverkehrswegen verlaufende, mit Zielangaben und gegebenenfalls mit Routenummern und/oder Routennamen signalisierte Verbindungen zwischen einem Ausgangspunkt und einem Ziel.

Abs. 7: Die bislang nur auf (rechtsverbindlicher) Normstufe¹³ geregelten und in der Praxis insbesondere auf Mountainbike-Routen häufig anzutreffenden Bestätigungen (Richtungspfeile) auf Objekten werden in die SSV aufgenommen.

Abs. 8: Die auf (rechtsverbindlicher) Normstufe¹⁴ detailliert beschriebenen Informationstafeln waren in der SSV bislang nur ansatzweise geregelt, indem Artikel 97 Absatz 2 Buchstabe a den zulässigen Anteil Werbung auf der Tafelfläche definiert. Künftig ist auch die Informationstafel selbst im Signalisationsrecht verankert.

Art. 54b

Die Grundzüge der Wegweisung auf Fuss- und Wanderwegen finden Eingang in die SSV. Diverse neue Wegweiser und dazugehörige Abbildungen, die bislang ausschliesslich auf (rechtsverbindlicher) Normstufe¹⁵ geregelt waren, werden in das Signalisationsrecht des Bundes übernommen. Die Bestimmungen der SSV nehmen ausdrücklich Bezug auf das Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985¹⁶ über Fuss- und Wanderwege (FWG), womit eine möglichst einheitliche Planung und Kennzeichnung der Fuss- und Wanderwegeninfrastruktur erreicht werden soll (vgl. Art. 6 Abs. 1 Bst. a FWG und Art. 4 Abs. 1 der Verordnung vom 26. November 1986¹⁷ über Fuss- und Wanderwege [FWV]).

Abs. 1: Für die Wegweisung für den Fussgängerverkehr wird bereits heute vielerorts der aus der touristischen Signalisation bekannte «Wegweiser für Fussgängerinnen und Fussgänger» verwendet.¹⁸ Der pfeilförmige Wegweiser mit weissem Grund wird künftig für die Wegweisung auf Fusswegnetzen nach Artikel 2 FWG rechtlich verankert, in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 bildlich wiedergegeben (neue Abbildung 4.52.1).

Abs. 2: Für die Wegweisung auf Wanderwegnetzen nach Artikel 3 FWG werden der «Wegweiser für Wanderwege», der «Wegweiser für Bergwanderwege» und der «Wegweiser für Alpinwanderwege» in die SSV übernommen. Die Wegweiser waren bislang einzig auf (rechtsverbindlicher) Normstufe geregelt.¹⁹ Die verschiedenen Wegweiser werden in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 bildlich wiedergegeben (neue Abbildungen 4.52.2-4.52.4). In Anhang 2 Ziffer 5 Buchstabe b werden zudem die Symbole «Wandern» (5.34.1), «Bergwandern» (5.34.2) und «Alpinwandern» (5.34.3) eingeführt. Diese Symbole können auf den jeweiligen Wegweisern verwendet werden.

Abs. 3: Diese Bestimmung zählt auf, welche Zusatzangaben auf den Wegweisern nach Absatz 1 und 2 zulässig sind. Nebst den in Absatz 3 aufgezählten Zeitangaben, Standortfeldern²⁰ und ergänzenden Informationen wie Nummer und Name von nationalen, regionalen oder lokalen Routen in einem Feld können auf den Wegweisern Symbole nach Anhang 2 Ziffer 5 Buchstabe b angebracht werden.

Abs. 4: Dieser Absatz widmet sich den Bestätigungstafeln und den weiteren zulässigen Formen der Bestätigung auf Fuss- und Wanderwegen. Beispiele von Bestätigungstafeln werden in Anhang 2 bildlich wiedergegeben (neue Abbildung 4.52.5).

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). Neben Informationen zu Fuss- oder Wanderwegrouten können auf den Tafeln zusätzliche Informationen angegeben werden, etwa zu den besonderen Anforderungen, welche die Benutzerinnen und Benutzer mit sich bringen sollten.

¹³ VSS 40 829 in der Fassung vom Februar 2006, Ziff. 24.

¹⁴ VSS 40 829 in der Fassung vom Februar 2006, Ziff. 25-27.

¹⁵ VSS 40 829 in der Fassung vom Februar 2006.

¹⁶ SR 704

¹⁷ SR 704.1

¹⁸ VSS 40 827 in der Fassung vom November 1979, Ziff. 12.

¹⁹ VSS 40 829 in der Fassung vom Dezember 2005.

²⁰ 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.

Art. 54c

Abs. 1-4: Die touristische Signalisation auf Haupt- und Nebenstrassen umfasst touristische Wegweiser, Symboltafeln und Hinweistafeln. Die Grundsätze der touristischen Signalisation sowie die einzelnen Signale werden aus der (bisher rechtsverbindlichen) technischen Norm²¹ in die SSV überführt. Die Grössen der Signale werden in Anhang 1 aufgeführt und die Signale in Anhang 2 abgebildet (neue Abbildungen 4.52.6-4.52.8). Künftig darf für die touristische Signalisation nur noch ein brauner Hintergrund verwendet werden; ein weisser ist nicht mehr zulässig. Diese Anpassung entspricht auch internationalen Signalisationsstandards, welche die Farbe Braun für die Kennzeichnung touristischer Attraktionen definieren.²²

Die bislang in den technischen Normen²³ vorgesehene Signalisation mit weissen Wegweisern entspricht den Wegweisern auf Nebenstrassen und den besonderen Wegweisern (Art. 51 Abs. 1 und Art. 54 sowie Abbildungen 4.33 und 4.45-4.48). Sie ist in diesem Rahmen weiterhin zulässig.

Abs. 5: Im Jahr 2014 hat Schweiz Tourismus²⁴ in Zusammenarbeit mit Vertreterinnen und Vertretern der Kantone ein Signalisationskonzept für die Kennzeichnung der «Grand Tour of Switzerland» (GToS) auf Haupt- und Nebenstrassen erarbeitet. Dabei handelt es sich um eine rund 1'600 Kilometer lange Reiseroute, welche die bedeutendsten Sehenswürdigkeiten, Kulturlandschaften und Naturhighlights der Schweiz verbindet.²⁵

Damit die eigens für die GToS entwickelten und in der SSV nicht vorgesehenen Signalisationselemente entlang der Route angebracht werden durften, hat das ASTRA 2015 und 2020 gestützt auf Artikel 115 Absatz 2 zeitlich befristete Ausnahmeverfügungen erlassen. Das Konzept der GToS hat sich in der Praxis bewährt, weshalb die GToS-Signalisation in das Signalisationsrecht übernommen wird.

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

Art. 55 Abs. 2^{bis}

Vor dem Hintergrund der Aufnahme der Wegweisung auf Fuss- und Wanderwegen in das Signalisationsrecht wird der Anwendungsbereich der Anzeige von Umleitungsstrecken für den Langsamverkehr auf die Signale nach Artikel 54b ausgedehnt.

Art. 56

Abs. 1: Der Zweck der Nummerntafeln im Strassenverkehr sowie ihre zulässigen Verwendungsmöglichkeiten werden rechtlich festgehalten.

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

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 stehen²⁶), richtet sich die Nummerierung nach dem Anhang des von der Bundesversammlung am 10. Dezember 2012

²¹ VSS 40 827 in der Fassung vom Juni 1995.

²² Vgl. Consolidated Resolution on Road Signs and Signals des Inland Transport Committee der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen. Kann abgerufen werden unter: www.unece.org > Transport > Road Traffic Safety > Publications (Stand: 28.11.2025).

²³ VSS 640 827 in der Fassung vom Juni 1995.

²⁴ Bei Schweiz Tourismus handelt es sich um eine öffentlich-rechtliche Körperschaft mit dem gesetzlichen Auftrag, die Nachfrage für die Schweiz als Reise- und Tourismusland zu fördern (vgl. Art. 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über Schweiz Tourismus; SR 935.21). Zu den rechtlich festgelegten Aufgaben von Schweiz Tourismus gehört es, über das touristische Angebot zu informieren, die Entwicklung der Märkte zu beobachten und die Anbieter bei der Gestaltung marktgerechter Dienstleistungen zu beraten.

²⁵ Vgl. unter www.myswitzerland.ch > Erlebnisse > Erlebnisfahrten > Auto, Motorrad - Grand Tour (Stand: 28.11.2025).

²⁶ Art. 8 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11).

verabschiedeten Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz²⁷ (Netzbeschluss). Mit dem Verweis auf den Netzbeschluss wird der bundesrätliche Auftrag an das UVEK entbehrlich und deshalb gestrichen.

Zur Abgrenzung von Autobahnen und Autostrassen unter der Hoheit und im Eigentum des Bundes zu solchen unter der Hoheit und im Eigentum der Kantone werden in der SSV künftig die Begriffe «nationale Autobahnen und Autostrassen» und «kantonale Autobahnen und Autostrassen» verwendet. Die Begriffe stammen aus der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991²⁸ (Anhang 1 Bst. A-C).

Abs. 4: Dieser Absatz entspricht dem bisherigen Absatz 3. Neu wird die Möglichkeit rechtlich verankert, wonach Nationalstrassen dritter Klasse, also Hauptstrassen unter der Hoheit und im Eigentum des Bundes, zusätzlich zu den blau-weissen Nummerntafeln für Hauptstrassen mit rot-weissen Nummerntafeln versehen werden dürfen. Die Nummerierung richtet sich nach dem Anhang des Netzbeschlusses. Diese Möglichkeit war gemäss Dokumentation ASTRA 80003 «Nummerierung und Anzeige der Streckenkilometer der NS 3. Klasse» schon bislang vorgesehen.²⁹ Weiter wird auch für die Nummerntafeln für Hauptstrassen der Auftrag an das UVEK zum Erlass von Weisungen gestrichen.

Abs. 5: Diese Bestimmung entspricht dem bisherigen Absatz 4. Das Verfahren der Nummerierung wird neu in Absatz 6 geregelt.

Abs. 6: Diese Bestimmung entspricht zu Teilen dem bisherigen Absatz 4. Sie beauftragt das ASTRA mit der Nummerierung der Anschlüsse und Verzweigungen auf den nationalen Autobahnen und Autostrassen. Ferner räumt sie dem ASTRA die Möglichkeit ein, die Nummern kantonaler Autobahnen und Autostrassen sowie von deren Anschlüssen und Verzweigungen festzulegen. Die kantonalen Autobahnen und Autostrassen sind in Anhang 1 Buchstaben B und C der Durchgangsstrassenverordnung 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 Amtsverordnung zu ergehen.

Art. 57 Abs. 2 und 3

Abs. 2: In der italienischen Fassung wird «istallazione» durch den treffenderen Begriff «struttura» ersetzt.

Abs. 3: Neu können vorsegnalisierte Informationshinweise nicht nur mit der «Distanztafel» (5.01), sondern auch mit der «Anzeige von Entfernung und Richtung» (5.02) versehen werden. Damit können die Verkehrsteilnehmenden darauf aufmerksam gemacht werden, auf welcher Strassenseite die angezeigten Dienstleistungen, Einrichtungen oder Gebäude liegen. Wo die Wegweisung im Vordergrund steht, sind Wegweiser zu verwenden.

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

Abs. 2^{bis}: In der Praxis werden im Bereich von Baustellen spezielle Varianten des Signals «Anzeige der Fahrstreifen» (4.77) verwendet, um Verschwenkungen, Rückführungen sowie Verminderungen von Fahrstreifen anzuzeigen.³⁰ Dabei wird die Baustelle, also der Bereich, wo die Bauarbeiten erfolgen, auf dem Signal mit einem roten Rechteck signalisiert. Diese Form des Signals «Anzeige von Fahrstreifen» wird in die SSV aufgenommen und in Anhang 2 beispielhaft abgebildet (neue Abbildung 4.77.3).

Abs. 2^{ter}: Das neu in diesem Absatz geregelte Signal war schon bisher als Beispiel zum Signal 4.77 aufgeführt. Der bisherige Artikel 89 Absatz 2 Buchstabe b hielt fest, dass das Signal auf Autobahnen und Autostrassen dort verwendet wird, wo der Verkehr über den Mittelstreifen auf die Gegenfahrbahn

²⁷ BBl 2017 7807; 2023 2464

²⁸ SR 741.272

²⁹ Kann abgerufen werden unter: www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Standards für Nationalstrassen > Dokumentation (Stand: 28.11.2025).

³⁰ Vgl. z. B. VSS 40 885 in der Fassung vom März 2019, Ziff. 38 und 39 und VSS 40 886 in der Fassung vom März 2019, Anhang, Abb. 16B und 17A.

geleitet wird. Neu wird das Signal in einem eigenen Absatz geregelt und in Anhang 2 mit einer eigenen Nummer 4.77.4 versehen. Im neuen Artikel 89a Absatz 1 Buchstabe b wird ausdrücklich auf das Signal Bezug genommen. Das Signal kann zudem im Zusammenhang mit eingeschalteten Unterflurleuchten verwendet werden (vgl. die Erläuterungen zu Art. 72b und Art. 36 Abs. 2 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962³¹ [VRV]).

Abs. 4: Die Vorgaben zum Aufstellen des Signals «Anzeige der Fahrstreifen» auf Autobahnen und Autostrassen werden im neuen Artikel 89a Absatz 1 geregelt. Der Verweis in Absatz 4 wird entsprechend angepasst.

Art. 62

Abs. 1: Informationshinweise zeigen an, wo die symbolisierten Einrichtungen, Dienstleistungen oder Gebäude entlang der Strasse zu finden sind (vgl. auch Erläuterungen zu Art. 57 Abs. 3). Wo die Wegweisung im Vordergrund steht, sind Wegweiser zu verwenden.

Einige der bislang in Artikel 62 und Anhang 2 Ziffer 4 Buchstabe d geregelten Signale enthalten Symbole, deren Verwendung sich auch im Rahmen der Wegweisung aufdrängt, die aber nicht in Anhang 2 Ziffer 5 aufgeführt sind (z. B. «Restaurant», «Erfrischungen» oder «Jugendherberge»). Auch in der Vernehmlassung wurde gefordert, dass diese Symbole für die Wegweisung verwendet werden dürfen. Die Symbole werden deshalb in Anhang 2 Ziffer 5 Buchstabe b überführt. Um die Symbole im Anhang 2 nicht unnötig mehrfach aufzuführen, wird in Ziffer 4 von Anhang 2 nur noch beispielhaft ein Signal mit Informationshinweis wiedergegeben (4.79; «Signal mit schwarzem Symbol in einem weissen Innenfeld auf blauem Grund» gemäss Art. 57 Abs. 1). In Artikel 62 Absatz 1 werden die Symbole aufgeführt, die auf den Signalen mit Informationshinweis wiedergegeben werden dürfen.

Der Begriff «Zeltplatz» wird durch «Campingplatz» ersetzt (vgl. Erläuterungen zu Art. 54 Abs. 3). Das Symbol «Feuerlöscher» wird neu an das internationale Symbol angepasst und mit einer neuen Nummer versehen (5.59).

In den Absätzen 2-9 werden einzelne Informationshinweise geregelt, deren Bedeutung sich nicht schon aus dem Symbol allein ergibt, oder bei deren Signalisation besondere Aspekte zu beachten sind. Sie werden in Anhang 2 mit neuen Nummern bildlich wiedergegeben.

Abs. 2: Vgl. die Erläuterungen zu Art. 54 Abs. 3. Signale mit den Informationshinweisen «Campingplatz» oder «Standplätze für Wohnwagen oder Wohnmotorwagen» können wie die Signale zum Parkieren zur Kennzeichnung der entsprechenden Verkehrsflächen oder Infrastrukturen verwendet werden.

Abs. 3: Das bisherige Hinweissignal «Telefon» (4.81) wird heute nicht mehr verwendet und wird deshalb aus dem bundesrechtlichen Signalkatalog entfernt. An dessen Stelle tritt das Signal «Notruf-Telefon». Die Signalkombination, bestehend aus den Signalen «Notruf-Telefon» und «Feuerlöscher», war bislang lediglich in einer ASTRA-Richtlinie³² geregelt. Die Möglichkeit, die beiden Signale bei unzureichenden Platzverhältnissen in Tunneln zu kombinieren, wird bundesrechtlich verankert. Beide Signalvarianten werden zudem in Anhang 2 abgebildet (neue Abbildung 4.80).

Abs. 4: Die Anpassungen in diesem Absatz sind eine Folge der neuen Formulierung von Absatz 1.

Abs. 5³³: Dieser Absatz regelt das neu in die SSV aufgenommene Signal «Tankstelle mit alternativem Treibstoff» und führt die für die Treibstoffe bzw. für die Energieform zu verwendenden Abkürzungen auf. 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. In Anhang 2 wird das Signal abgebildet (neue Abbildung 4.81). Damit wird die weit verbreitete Signalisation,

³¹ SR 741.11

³² 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: 28.11.2025).

³³ Vgl. zum bisherigen Abs. 5, der das Signal «Radio-Verkehrsinformation» zum Inhalt hatte, die Erläuterungen zu Art. 89a Abs. 2.

die bislang lediglich auf Weisungsstufe³⁴ geregelt war, in die SSV überführt. Die Angaben entsprechen dem internationalen Standard³⁵ und dürften den Lenkerinnen und Lenkern von Fahrzeugen, die mit alternativen Treibstoffen betrieben werden, in aller Regel bekannt sein.

Abs. 6-8: Diese Absätze werden – mit Ausnahme der neuen Nummerierung des Signals «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem» – unverändert übernommen.

Abs. 9: Dieser Absatz regelt den Anwendungsbereich des Signals «Gottesdienst», das aufgrund der neuen Strukturierung von Anhang 2 Ziffer 5 eine neue Nummer erhält (4.84).

Art. 64 Abs. 7

Aufgrund der neuen Unterteilung von Anhang 2 Ziffer 5 wird Artikel 64 Absatz 7 angepasst (vgl. Erläuterungen zu Art. 49 Abs. 2^{bis}).

Art. 65 Abs. 5 und 12

Abs. 5: Das Symbol «Gehbehinderte» war bislang als spezielle quadratische Zusatztafel 5.14 zum Signal «Parkieren gestattet» (4.17) in Anhang 2 Ziffer 5 geregelt und in Anhang 1 Ziffer V vermassst (Seitenlänge 50 cm bzw. 35 cm). In der Praxis wird das Symbol der Zusatztafel jedoch zumeist auf einer herkömmlichen rechteckigen Zusatztafel unter dem Signal «Parkieren gestattet» angebracht. In Anhang 1 Ziffer V findet sich denn auch der Hinweis, wonach die Tafel 5.14 auch in rechteckiger Form verwendet werden kann. Die bisherige Zusatztafel 5.14 wird deshalb aufgehoben und das Symbol «Gehbehinderte» (5.34.4) in den Symbolkatalog von Anhang 2 Ziffer 5 Buchstabe b aufgenommen. Damit wird das Symbol auch für die Wegweisung verwendbar, was zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende gewünscht haben.

Abs. 12: Aufgrund diverser Anpassungen in Anhang 2 Ziffer 5 erhält das Symbol «Feuerlöscher» eine neue Nummer (5.59).

Art. 66 Abs. 5 Bst. c

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

Art. 70 Abs. 1 Bst. e

In der italienischen Fassung wird der Begriff «colonnelle delle banchine» zwecks Vereinheitlichung durch «colonnelle delle isole di traffico» ersetzt.

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

Abs. 1^{ter}: Die Vorschrift, wonach sich künftig nicht nur die Grösse der Signale, sondern auch diejenige der Markierungen nach Anhang 1 richtet, wird in einem neuen Absatz des Grundsatzartikels zu den Markierungen verankert. Wie bei den Signalen soll es auch bei den Markierungen in begründeten Einzelfällen zulässig sein, von den bundesrechtlichen Grössen abzuweichen (vgl. zu den Signalen Art. 102 Abs. 1 und 3).

Abs. 1^{quater}: Die neue Bestimmung hält den Grundsatz fest, wonach Markierungen aus der Sicht der Verkehrsteilnehmenden gut erkennbar sein müssen. Diese blicken mit einem flachen Sichtwinkel auf die Markierungen. Namentlich Pfeile, Aufschriften und Symbole müssen deshalb in Fahrtrichtung überhöht bzw. verzerrt werden. Wo die Fahrtrichtung keine Rolle spielt, etwa auf Parkfeldern, sind die Symbole

³⁴ 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: 28.11.2025).

³⁵ Vgl. Consolidated Resolution on Road Signs and Signals des Inland Transport Committee der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen. Kann abgerufen werden unter: www.unece.org > Transport > Road Traffic Safety > Publications (Stand: 28.11.2025).

und Aufschriften nicht zu überhöhen. Die genaue Vermassung unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Überhöhung erfolgt wie bislang in technischen Normen.

Abs. 3: Die Möglichkeit, neben Richtungsangaben und den in der SSV vorgesehenen Aufschriften³⁶ das neu in Anhang 2 Ziffer 5 Buchstabe b enthaltende Symbol «Autobahn» (5.72) auf der Fahrbahn anzubringen, war bislang einzig auf (rechtsverbindlicher) Normstufe³⁷ geregelt. Sie wird neu in die SSV überführt.

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

Art. 72a Abs. 1 und 2

Abs. 1: Der bislang auf (rechtsverbindlicher) Normstufe³⁸ geregelte Grundsatz, wonach taktil-visuelle Markierungen immer dann anzubringen sind, wenn ein besonderes Führungsbedürfnis besteht oder die Sicherheit und Orientierung blinder und sehbehinderter Personen nicht allein mit baulichen Elementen gewährleistet werden kann, wird im Signalisationsrecht verankert. 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: In dieser Bestimmung werden die einzelnen taktil-visuellen Markierungen aufgeführt und deren Zweck kurz beschrieben. Zudem werden sie in Anhang 2 Ziffer 6 abgebildet (neue Abbildungen 6.30-6.35). Der Anwendungsbereich von taktil-visuellen Sicherheitslinien ist in Anlehnung an die Verwendung auf Perrons in Bahnhöfen im Strassenverkehrsrecht auf Haltestellen des öffentlichen Verkehrs beschränkt (Bst. b). Taktil-visuelle Aufmerksamkeitsfelder warnen nicht nur vor Gefahrenstellen, sondern haben weitere Orientierungsfunktionen (Bst. e). Taktil-visuelle Noppenfelder auf punktuellen Auffahrtsrampen waren bislang einzig in technischen Normen geregelt.³⁹ Sie finden neu ebenfalls Eingang in das Signalisationsrecht.

Art. 72b

Die auf (rechtsverbindlicher) Normstufe⁴⁰ vorgesehene Möglichkeit, Mittelstreifenüberfahrten auf Autobahnen und Autostrassen mit Unterflurleuchten zu markieren, wird im neuen Artikel 72b geregelt.

Abs. 1: Unterflurleuchten (Unterflurfeuer) kommen vor allem auf Start- und Landebahnen zum Einsatz. Absatz 1 definiert die Unterflurleuchten und regelt deren Einsatzbereich im Strassenverkehr.

Zur Orientierung der Verkehrsteilnehmenden kann der mit den eingeschalteten Unterflurleuchten gebildete Fahrstreifenverlauf nötigenfalls mit dem Signal «Anzeige einer Überleitung von Fahrstreifen» (4.77.4) angezeigt werden (vgl. Erläuterungen zu Art. 59 Abs. 2^{ter}).

Abs. 2: Die Bestimmung regelt, welche Rechtswirkung den Unterflurleuchten zukommt, wenn sie eingeschaltet sind. Mit der Aufhebung der weissen Markierungen sind Unterflurleuchten mit gelb-orangen Markierungen nach Artikel 72 Absatz 2 vergleichbar.

Ergänzend zur neuen Signalisation wird in Artikel 36 Absatz 2 VRV eine neue Verhaltensvorschrift eingeführt, wonach Verkehrsteilnehmende auf den mit den Lichtpunkten der eingeschalteten Unterflurleuchten gebildeten Fahrstreifen Mittelstreifen von Autobahnen überqueren dürfen.

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

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

³⁶ Als Aufschrift im Sinn von Art. 72 Abs. 3 gelten z. B. die Aufschrift «TAXI» gemäss Art. 73a Abs. 1, «BUS» gemäss Art. 74b oder «STOP» gemäss Art. 75 Abs. 2.

³⁷ VSS 40 850 in der Fassung vom November 2004, Ziff. 7.6.

³⁸ VSS 40 852 in der Fassung vom Mai 2005, Ziff. 6.

³⁹ VSS 40 075 in der Fassung vom Dezember 2014, Normativer Anhang, Ziff. 7.1.2.

⁴⁰ VSS 40 853 in der Fassung vom Dezember 2006.

auch zu hohen Strafen. Ordnungsbussen variieren zwischen CHF 100 und 140. Das Überfahren von Sicherheitslinien wird jedoch wegen der damit einhergehenden Gefährdung oft im ordentlichen Strafverfahren geahndet. 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. Die Mindestlängen von Sicherheitslinien werden deshalb nicht nur im Anhang 1 rechtlich verankert, sondern auch in der SSV selbst. Die Mindestlängen von 20 m innerorts und 50 m ausserorts entsprechen den in den (bislang rechtsverbindlichen) technischen Normen⁴¹ definierten Mindestlängen. Die Mindestlänge von 20 m entspricht zudem den internationalen Vorgaben.⁴² Zur besseren Lesbarkeit wird der bisherige Absatz 1 in zwei neue Absätze aufgeteilt. Absatz 1 regelt die Funktionen von Sicherheitslinien, Absatz 1^{bis} die rechtlichen Vorgaben zur Mindestlänge von Sicherheitslinien.

In der Vernehmlassung sind zahlreiche Fragen zur Abgrenzung von Sicherheitslinien zu Abweislinsen in der Fahrbahnmitte aufgekommen, namentlich vor Verkehrsinseln (vgl. Erläuterungen zu Art. 76). Die Unsicherheiten sind auf die Aufhebung von Artikel 7 Absatz 3 VRV im Jahr 2021 zurückzuführen.⁴³ Die Bestimmung enthielt die Verkehrsregel, wonach an Verkehrsinseln in der Mitte der Fahrbahn rechts vorbeizufahren ist. Die Aufhebung hat dazu geführt, dass Verkehrsinseln vermehrt mit dem Signal «Hindernis rechts umfahren» (2.34) und Sicherheitslinien oder Abweislinsen versehen wurden, wobei sich die Signalisation negativ auf die Fussgängersicherheit auswirken kann. Die Verkehrsregel von Artikel 7 Absatz 3 VRV wird deshalb wieder eingeführt. Damit kann die Rechtssicherheit erhöht und die Problematik der Mindestlänge von Sicherheitslinien innerorts entschärft werden (vgl. zum Ganzen die Erläuterungen zu Art. 7 VRV).

Art. 74 Abs. 1^{bis}

Fahrestreifen sollen nur dort markiert werden, wo sämtliche Fahrzeugarten, die auf dem entsprechenden Fahrestreifen verkehren, ohne Inanspruchnahme eines anliegenden Fahrestreifens gefahrlos kreuzen oder nebeneinander fahren können. Dieser wichtige Grundsatz war bislang nur in Ziffer 6 der seit Anfang 2021 nicht mehr rechtsverbindlichen VSS 40 862 «Markierungen – Anwendungen auf Haupt- und Nebenstrassen»⁴⁴ verankert. Neu wird er in die SSV übernommen.

Der zweite Satz der neuen Bestimmung stellt sicher, dass Kernfahrbahnen innerorts weiterhin zulässig sind (vgl. dazu Art. 74a Abs. 2). Dem Anbringen von Randlinien auf schmalen Fahrbahnen steht die neue Bestimmung ebenso wenig entgegen.

Art. 75 Abs. 2 und 6

Abs. 2: Der Begriff «iscrizione» wird gestrichen, da er in den anderen beiden Sprachversionen nicht enthalten ist. Zudem wird der gesamte Absatz redaktionell überarbeitet, um die Übereinstimmung mit Absatz 4 von Artikel 75 sicherzustellen.

Abs. 6: In der Praxis werden nicht nur Halte- und Wartelinien gelb markiert, die sich ausschliesslich an Lenkende von Fahrrädern und Motorfahrrädern richten (z. B. auf Radstreifen oder Radwegen), sondern auch solche, die ausschliesslich für Busfahrerinnen und Busfahrer gelten. Artikel 75 Absatz 6 wird entsprechend angepasst. Halte- und Wartelinien können auch dann gelb markiert werden, wenn auf einem Bus-Streifen weitere Fahrzeuge zugelassen sind.

Art. 76 Sachüberschrift und Abs. 1^{bis}

Abweislinsen, die an baulichen Elementen am Fahrbahnrand vorbeiführen, stellen eine besondere Form der Randlinie dar. In der Mitte der Fahrbahn kommt der Abweislinie eine eigenständige Bedeutung zu.

⁴¹ VSS 40 850 in der Fassung vom November 2004, Ziff. 7.1.

⁴² Anhang 2, Kapitel II, Bst. A, Nr. 6 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über Strassenverkehrszeichen (SR 0.741.20) i.V.m. Ziff. 7 des Anhangs zum Protokoll vom 1. März 1973 über Strassenmarkierungen zum Europäischen Zusatzübereinkommen zum Übereinkommen über Strassenverkehrszeichen (SR 0.741.201.2).

⁴³ AS 2020 2139

⁴⁴ In der Fassung vom Februar 2021.

Die bislang nur auf (rechtsverbindlicher) Normstufe⁴⁵ geregelte und in der Praxis weit verbreitete Markierung wird deshalb neu ausdrücklich in der SSV geregelt und in Anhang 2 Ziffer 6 abgebildet (neue Abbildung 6.16.4). Damit Abweislينien von Sicherheitslinien unterschieden werden können, wird ihre Länge in der Fahrbahnmitte in Anhang 1 Ziffer VI.9 auf höchstens 15 m festgesetzt (vgl. zum Anbringen von Abweislينien vor Verkehrsinseln die Erläuterungen zu Art. 73).

Art. 79 Abs. 3 und 4 Bst. c

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

Abs. 4 Bst. c: Aufgrund der Anpassungen in Anhang 2 Ziffer 5 erhält das Symbol «Gehbehinderte» eine neue Nummer (5.34.4).

Art. 79a Abs. 1

Aufgrund der Anpassungen in Anhang 2 Ziffer 5 erhält das Symbol «Gehbehinderte» eine neue Nummer (5.34.4).

Art. 80

Abgesehen vom Anbringen des Gefahrensignals «Baustelle» regelt Artikel 80 im Wesentlichen die temporären Leiteinrichtungen. Diese werden vor allem – aber nicht ausschliesslich – auf Baustellen verwendet. Daneben finden sich in der SSV zahlreiche weitere Bestimmungen zur Signalisation von Baustellen.⁴⁶ Im Rahmen dieser Revision wird an der bisherigen Systematik festgehalten. Der Hinweis im bisherigen Absatz 5 von Artikel 80, wonach das UVEK-Weisungen zur Kennzeichnung von Baustellen erlässt, wird mit Blick auf Artikel 115 Absatz 1 gestrichen.

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

Abs. 2: Die temporären Leiteinrichtungen «Leitbaken» und «Leitkegel» werden in Anhang 1 Ziffer VII Buchstabe A vermassst und in der neuen Ziffer 7 von Anhang 2 abgebildet (neue Abbildungen 7.01 und 7.02). Der Anwendungsbereich der beiden temporären Leiteinrichtungen wird um die Kurzbaustelle (maximale Dauer in der Regel 24 Stunden) ergänzt. Die im bisherigen Absatz 2 erwähnten Fässer sind den aktuellen technischen Normen zufolge für die Signalisation von Baustellen nicht vorgesehen. Sie werden deshalb in der SSV nicht mehr erwähnt.

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

Abs. 4: Mobile Warntafeln waren bislang weitgehend auf Normstufe⁴⁷ und nur ansatzweise in der SSV geregelt, namentlich in Artikel 82 Absatz 5^{bis}. Künftig sind mobile Warntafeln bundesrechtlich eingehender geregelt und in der neuen Ziffer 7 von Anhang 2 abgebildet (neue Abbildung 7.03). Die Zwecke der mobilen Warntafeln werden ausdrücklich genannt. Da mobile Warntafeln zumeist an Einsatzfahrzeugen oder Anhängern befestigt werden, wird Artikel 103 Absatz 5 entsprechend ergänzt.

Abs. 5: Die bisher in Absatz 4 geregelte Drehkelle zur Verkehrsregelung bei Engpässen im Bereich von Baustellen wird neu in Absatz 5 rechtlich verankert. Die temporäre Leiteinrichtung wird zudem in Anhang 1 Ziffer VII vermassst in der neuen Ziffer 7 von Anhang 2 abgebildet (neue Abbildung 7.04).

Abs. 6: Die Bestimmung hält fest, dass temporärere Leiteinrichtungen nicht nur auf Baustellen, sondern auch bei anderen Ereignissen auf oder neben der Strasse zur Verkehrsführung verwendet werden dürfen.

Art. 82

⁴⁵ VSS 40 850 in der Fassung vom November 2004, Ziff. 7.1.

⁴⁶ z. B. Art. 7 Abs. 1, Art. 9, Art. 32 Abs. 2, Art. 59 Abs. 2^{bis}, Art. 70 Abs. 1 Bst. c und Abs. 4 oder Art. 72 Abs. 2.

⁴⁷ VSS 40 885 in der Fassung vom März 2019, Ziff. 19 Tab. 2.

Abs. 1: Die Zwecke von ständigen Leiteinrichtungen werden in der neu formulierten Bestimmung besser auseinandergelassen (Verdeutlichung des Strassenverlaufs *oder* Kennzeichnung ständiger Hindernisse). Auf die Vorschrift, wonach Hindernisse gekennzeichnet werden müssen, wenn sie sich weniger als 1 m vom Fahrbahnrand entfernt befinden, wird künftig verzichtet. Zudem werden Hindernisse über der Fahrbahn, die mit Leiteinrichtungen gekennzeichnet werden (z. B. Leitmarken) ausdrücklich erwähnt. Abstände, innerhalb derer Hindernisse mit Leiteinrichtungen gekennzeichnet werden sollen, können auf Normstufe festgelegt werden.⁴⁸ Der Hinweis, wonach Hindernisse zu kennzeichnen sind, wenn sie den sicheren Verkehrsablauf gefährden, stellt klar, dass nicht jedes potenzielle Hindernis mit Leiteinrichtungen versehen werden muss.

Abs. 2: Der bisherige Absatz 2 regelte sowohl Leitmarken als auch Leitpfeile. Neu widmet sich Absatz 2 ausschliesslich den verschiedenen Formen von Leitmarken. Die Leitpfeile werden im neuen Absatz 5 geregelt.

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

Abs. 5: Die Leitpfeile erhalten einen eigenen Absatz. Geregelt werden die Ausgestaltung sowie grundlegende Voraussetzungen für die Verwendung von Leitpfeilen. Zudem wird die Leiteinrichtung in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 Ziffer 7 beispielhaft abgebildet (neue Abbildung 7.07).

Abs. 6: Der Verwendungszweck von Inselfosten wird neu ausdrücklich erwähnt. Zudem wird die Leiteinrichtung «Inselfosten» in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 Ziffer 7 beispielhaft abgebildet (neue Abbildung 7.08). Da senkrechte Streifen schlechter sichtbar sind als waagrechte, werden Inselfosten mit senkrechten Streifen nicht mehr aufgeführt.

Das UVEK ist gestützt auf Artikel 115 Absatz 1 befugt, Weisungen zu Leiteinrichtungen zu erlassen. Der Hinweis im bisherigen Absatz 6 von Artikel 82 ist überflüssig und wird nicht übernommen.

Abs. 7: Die Leiteinrichtung «Verkehrsteiler» wird im neuen Absatz 7 geregelt, in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 Ziffer 7 abgebildet (neue Abbildung 7.09).

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

Art. 84 Abs. 2

Die Bestimmung wird um den Grundsatz erweitert, wie die Entfernung in Kilometern vom Standort der Entfernungstafel aus gemessen wird. Dieser Grundsatz war bisher lediglich auf Normstufe⁴⁹ geregelt.

Art. 86 Abs. 1 und 8

Die Vorschriften zur Wegweisung im Bereich von Anschlüssen und Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen wurden grundlegend überarbeitet. Der Inhalt der Bestimmungen wird neu strukturiert. Artikel 86 und 87 halten wie bisher fest, wie die Signale zur Wegweisung im Bereich von Anschlüssen und Verzweigungen ausgestaltet sein müssen. Neu finden sich auch Vorgaben, auf welchen Signalen die einschlägigen Nummerntafeln nach Artikel 56 anzubringen sind. Im neuen Artikel 87a finden sich die Vorgaben zur Benennung von Anschlüssen, Verzweigungen und Fernzielen. Schliesslich erhalten das UVEK und das ASTRA Rechtsetzungskompetenzen, um die Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen im Einzelnen eingehender zu regeln (Art. 87b). Die wichtigsten Grundätze in diesem Bereich,

⁴⁸ Zurzeit sieht die VSS 40 822 in der Fassung vom Januar 2022, Ziff. 3, einen Abstand von 1 m vor.

⁴⁹ VSS 40 823 in der Fassung vom August 1999, Ziff. 6.

die bislang über weite Strecken ausschliesslich auf Normstufe⁵⁰ geregelt waren, sind nunmehr im Bundesrecht verankert.

Abs. 1: Die Definition des Begriffs «Anschluss» im ersten Satz von Artikel 86 Absatz 1 bleibt bestehen. Im Unterschied zum Begriff «Verzweigung» ist der Begriff zu spezifisch, um in die allgemeinen Definitionen von Artikel 1 VRV aufgenommen zu werden. Die im bisherigen Absatz 1 von Artikel 86 enthaltene Vorschrift zur Benennung von Anschlüssen findet sich neu in Artikel 87a Absatz 1.

Abs. 8: Im neuen Absatz wird geregelt, auf welchen Tafeln im Bereich von Anschlüssen Nummer tafeln für Europastrassen, für Autobahnen und Autostrassen sowie für Anschlüsse angebracht werden. Diese Vorschriften waren bislang einzig auf (rechtsverbindlicher) Normstufe⁵¹ verankert.

Art. 87 Abs. 3, 4, 4^{bis} und 6

Abs. 3: Der bisherige Verweis auf Artikel 49 Absatz 4, wonach auf den Tafeln zur Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen nur die vom UVEK bezeichneten Ortschaften angegeben werden dürfen, wird gestrichen. Der für die Wegweisung auf Autobahnen und Autostrasse allgemein geltende Grundsatz ist neu in Artikel 87a Absatz 4 verankert. Ansonsten bleibt Artikel 87 Absatz 3 unverändert.

Abs. 4: Die weiteren Fernziele werden um den Begriff «Fernziele zweiter Ordnung» erweitert. Damit wird der aus der VSS 40 823 stammende Ausdruck in das Signalisationsrecht übernommen. Neu sind somit Fernziele erster Ordnung und Fernziele zweiter Ordnung in der SSV enthalten. Die Fernziele sind in Artikel 87a Absatz 2 definiert.

Abs. 4^{bis}: Der neue Absatz bestimmt, dass Entfernungstafeln im Bereich von Verzweigungen auf Autobahnen und Autostrassen im Sinn der Entfernungstafeln im Bereich von Anschlüssen auf Autobahnen und Autostrassen auszugestalten sind.

Abs. 6: Der neue Absatz definiert, auf welchen Tafeln im Bereich von Verzweigungen Nummer tafeln für Europastrassen, für Autobahnen und Autostrassen sowie für Verzweigungen angebracht werden. Diese Vorschriften waren bislang einzig auf (rechtsverbindlicher) Normstufe⁵² verankert.

Art. 87a

Sachüberschrift: Der neue Artikel regelt die Grundlagen zur Benennung von Anschlüssen und Verzweigungen sowie zu den Fernzielen im Bereich von Autobahnen und Autostrassen. Mit den teilweise neuen Bestimmungen soll sichergestellt werden, dass die Orte, die auf den Tafeln zur Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen aufgeführt werden, nach einheitlichen Kriterien bestimmt werden.

Abs. 1: Die bislang in Artikel 86 Absatz 1 geregelten Grundsätze zur Benennung von Anschlüssen werden in Absatz 1 des neuen Artikels 87a verankert. Zudem wird klargestellt, dass die Grundsätze auch für die Benennung von Verzweigungen gelten.

Abs. 2: Bisher wurden die Fernziele in den Artikeln zur Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen erwähnt, ohne diese Begriffe weiter zu erörtern. Eine Definition sowie die Liste der Fernziele ist einzig in der VSS 40 823 «Signale – Entfernungstafeln»⁵³ enthalten (Ziff. 5 bzw. 9 und 10). Neu hält Absatz 2 von Artikel 87a die Grundsätze fest, nach welchen Fernziele erster und zweiter Ordnung zu benennen sind.

Abs. 3: In Umsetzung der Motion 17.3952 Bühler regelt die neue Bestimmung, unter welchen Voraussetzungen zweisprachige Ortschaften im Bereich der Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen künftig zweisprachig angeschrieben werden dürfen. Für die zweisprachige Bezeichnung von Ortschaften auf nationalen Autobahnen und Autostrassen wird das entsprechende Verfahren grob umschrieben.

⁵⁰ VSS 40 820 in der Fassung vom Juni 2004, VSS 40 821 in der Fassung vom August 2003, VSS 40 823 in der Fassung vom August 1999 und VSS 40 824 in der Fassung vom Januar 2003.

⁵¹ VSS 40 821 in der Fassung vom März 2003, Ziff. 8 und 10.

⁵² VSS 40 821 in der Fassung vom März 2003, Ziff. 8 und 10.

⁵³ In der Fassung vom August 1999.

Ausdrücklich erwähnt wird, dass das ASTRA die für das Verfahren zuständige Behörde ist und im Fall einer Abweisung eines Gesuchs eine anfechtbare Verfügung ergehen muss.

Abs. 4: Der vormals in Artikel 49 Absatz 4 enthaltene Grundsatz, wonach auf den Tafeln zur Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen nur die behördlich bezeichneten Ortschaften angegeben werden dürfen, ist neu in Artikel 87a verankert. Neu werden auch die Fernziele ausdrücklich erwähnt. Zuständig für die Bezeichnung ist neu das ASTRA (vgl. Erläuterungen zu Art. 87b Abs. 3).

Art. 87b

Sachüberschrift: Einzelheiten zur Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen waren seit jeher in technischen Normen und Weisungen geregelt.⁵⁴ Künftig soll das UVEK diese Einzelheiten in einer Verordnung regeln, womit namentlich den Forderungen der Motion 17.3952 Bühler nachgekommen werden kann. Im neuen Artikel 87b ermächtigt der Bundesrat das UVEK, gewisse Aspekte der Wegweisung auf Autobahnen und Autostrassen in einer Verordnung eingehender zu regeln. Zudem erteilt er dem ASTRA die Befugnis, die Anschlüsse, Verzweigungen und Fernziele zu benennen (vgl. für die Nummerierung von Anschlüssen und Verzweigungen von Autobahnen und Autostrassen Art. 56 Abs. 6).

Abs. 1: Gestützt auf Artikel 48 Absatz 1 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997⁵⁵ (RVOG) ermächtigt der Bundesrat das UVEK, in einer Verordnung verschiedene Einzelheiten im Bereich der Wegweisung auf den Autobahnen und Autostrassen zu regeln. Die in den Buchstaben a bis d aufgeführten Befugnisse betreffen im Wesentlichen die heute auf Weisungsstufe geregelten Aspekte. Danach soll das UVEK die Vorgaben zur Benennung der Anschlüsse und Verzweigungen auf den nationalen Autobahnen und Autostrassen sowie der Fernziele konkretisieren (Bst. a; vgl. die Grundlagen in Art. 87a). Gleiches gilt für die Benennung der weiteren wichtigen Ortschaften, die über einen Anschluss auf den nationalen Autobahnen und Autostrassen erreichbar sind (Bst. b). Dabei handelt es sich um die in der Praxis «weitere Fahrziele» genannten Ortschaften. Weiter soll das UVEK das in Artikel 87a Absatz 3 skizzierte Verfahren zur zweisprachigen Bezeichnung von mehrsprachigen Orten eingehender regeln. Schliesslich kommt dem UVEK die Kompetenz zu, Einzelheiten zu den Angaben auf den einzelnen Wegweisungstafeln zu regeln. Darunter fällt z. B. die Frage, welche Symbole von Anhang 2 Ziffer 5 verwendet werden dürfen (z. B. die Symbole «Spital», «Zentrum» oder «Autoverlad auf Eisenbahn oder Fähre»).

Abs. 2: Das UVEK erhält die Befugnis, Einzelheiten zur Benennung der Anschlüsse und Verzweigungen auf den kantonalen Autobahnen und Autostrassen sowie zu den weiteren Fahrzielen zu regeln. Die Bestimmung ist als «Kann-Vorschrift» ausgestaltet. Das UVEK wird von diesem Recht nur Gebrauch machen, wenn die Kantone einen entsprechenden Bedarf geltend machen.

Abs. 3: Der Bundesrat beauftragt das ASTRA, gestützt auf die Vorgaben der SSV sowie der neuen Verordnung des UVEK in einer Amtsverordnung die Anschlüsse und Verzweigungen auf den nationalen Autobahnen und Autostrassen sowie die Fernziele zu benennen. Ferner kann das Amt die weiteren Fahrziele festlegen. Für die Namen der Anschlüsse und Verzweigungen auf den kantonalen Autobahnen und Autostrassen gilt das zu Absatz 2 Gesagte sinngemäss. Bei der Benennung zieht das ASTRA die betroffenen Kantone bei. Die Angaben führt das ASTRA in Anhängen zur neuen UVEK-Verordnung auf. Damit soll ein möglichst umfassendes Regelwerk sichergestellt werden.

Art. 89

Der bisherige Artikel 89 regelt die Signalisation verschiedenster Hinweise auf Autobahnen und Autostrassen. Der besseren Verständlichkeit halber wird die Bestimmung auf zwei Artikel aufgeteilt (Art. 89 und Art. 89a). Der neue Artikel 89 regelt die Vorgaben zur Kennzeichnung von Raststätten und Rastplätzen entlang von Autobahnen und Autostrassen.

⁵⁴ Vgl. zuletzt die Weisungen des UVEK vom 12. November 2019 über die Wegweisung bei Anschlüssen und Namen der Verzweigungen auf dem Nationalstrassennetz.

⁵⁵ SR 172.010

Abs. 1: Die beispielhafte Aufzählung möglicher Nebenanlagen im Einleitungssatz wird um den Begriff «Ladestationen» erweitert. In den Buchstaben c und d werden die Richtungspfeile auf den Hinweissignalen auf Nebenanlagen neu ausdrücklich erwähnt. Bisher waren die Pfeile nur auf (rechtsverbindlicher) Normstufe⁵⁶ geregelt.

Abs. 2 und 3: Die für die Kennzeichnung von Nebenanlagen verwendeten Signale waren bislang im Wesentlichen auf Norm- und Weisungsstufe⁵⁷ geregelt. Die Wegweisung zu Raststätten wird neu in Absatz 2 mit dem Signal «Raststätte» (4.74) und den zulässigen Angaben sowie mit einer beispielhaften Abbildung in Anhang 2 Ziffer 4 rechtlich verankert. Für die Wegweisung zu Rastplätzen wird in Absatz 3 auf das Signal 4.17 und die Möglichkeit hingewiesen, allfällige Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit dem Symbol 5.42 zu kennzeichnen.

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

Art. 89a

Der neue Artikel 89a übernimmt die Sachüberschrift sowie den Regelungsgehalt der Absätze 4, 5, 6 und 9 des bisherigen Artikels 89 in den neuen Absätzen 3, 4, 5 und 6 unverändert. Der Inhalt des bisherigen Artikels 89 Absatz 8 ist neu in Artikel 87b Absatz 1 Buchstabe d enthalten.

Abs. 1: Der neue Absatz 2^{ter} von Artikel 59 regelt die Anzeige der Überleitung von Fahrstreifen auf die Gegenfahrbahn neu in einem eigenen Signal. Die neue Formulierung von Artikel 89a Absatz 1 trägt diesem Umstand Rechnung.

Abs. 2: 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. Auf dem Signal «Radio-Verkehrsinformation» (4.90) braucht die Frequenz somit künftig nicht mehr angegeben zu werden. Die meisten staatlichen und privaten sowie nationalen und regionalen Radiosender informieren heute über das aktuelle Verkehrsgeschehen. Zudem werden aktuelle Verkehrsinformationen nicht nur über das Radio, sondern über weitere Kanäle wie Mobiltelefone, Navigationssysteme oder Wechseltextanzeigen verbreitet. Vor diesem Hintergrund ist es nicht mehr zeitgemäss, im Strassenverkehr auf einen «Sender mit nationalem Programm» hinzuweisen. Artikel 62 Absatz 5, der das Anbringen des Signals auf Haupt- und Nebenstrassen regelt, wird deshalb ersatzlos gestrichen. Aus den gleichen Gründen ist das Signal auch auf Autobahnen und Autostrassen nicht mehr notwendig. Weiterhin verwendet werden soll es jedoch als Element der Tunnelsicherheit auf Autobahnen und Autostrassen. Es wird vor Tunneln angebracht werden, in denen spezifische Informationen zu Ereignissen sowie allenfalls Verhaltensanweisungen über das Radio empfangen werden können. Da 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. Das Signal enthält deshalb neu die Aufschrift «Radio Info» (neue Abbildung 4.82).

Abs. 5: Die Strassenkilometrierung ist neu nicht nur auf Autobahnen und Autostrassen zulässig, sondern auch auf Nationalstrassen dritter Klasse ausserorts. Diese Möglichkeit war gemäss Dokumentation ASTRA 80003 «Nummerierung und Anzeige der Streckenkilometer der NS 3. Klasse» in der Praxis schon bisher vorgesehen.⁵⁸

Art. 89b

Die Grundsätze der bislang ausschliesslich in Weisungen⁵⁹ geregelten touristischen Signalisation auf Autobahnen und Autostrassen werden in die SSV überführt.

⁵⁶ VSS 40 820 in der Fassung vom Juni 2004, Ziff. 12 und 14.

⁵⁷ VSS 40 820 in der Fassung vom Juni 2004, 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. Können abgerufen werden unter: www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrsrecht > Dokumente > Weisungen (Stand: 28.11.2025).

⁵⁸ Kann abgerufen werden unter: www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Standards für Nationalstrassen > Dokumentation (Stand: 28.11.2025).

⁵⁹ 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: 28.11.2025).

Abs. 1-3: Absatz 1 regelt die «touristische Ankündigungstafel» und Absatz 2 die «touristische Willkommenstafel». Beide Signale werden in Anhang 1 vermasst und in Anhang 2 Ziffer 4 beispielhaft abgebildet (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 wird entsprechend der Wegweisung auf den Haupt- und Nebenstrassen ebenfalls rechtlich verankert (vgl. Erläuterungen zu Art. 54c).

Art. 90 Sachüberschrift sowie Abs. 5 und 6

Sachüberschrift: In der französischen Fassung wird die Sachüberschrift «Marquages» zwecks Harmonisierung der Terminologie innerhalb der SSV durch «Marques» ersetzt.

Abs. 5: Die Bestimmung wird mit einem neuen Absatz ergänzt, wonach bei den Nebenanlagen und auf den Rastplätzen die Markierungen für Haupt- und Nebenstrassen verwendet werden sollen. Dieser Grundsatz war bislang einzig in Ziffer 1 der bis Ende 2020 rechtsverbindlichen VSS 40 854 «Markierungen – Anordnung auf Autobahnen und Autostrassen»⁶⁰ verankert.

Abs. 6: Die bislang lediglich auf Normstufe⁶¹ vorgesehene Möglichkeit, mit einer rot-weissen Markierung auf die Verfügbarkeit einer Kieswanne hinzuweisen, wird textlich und bildlich ins Bundesrecht überführt (neue Abbildung 6.36).

Art. 101 Abs. 1

Der Grundsatz, wonach im Strassenverkehr nur die bundesrechtlich vorgesehenen Signale und Markierungen verwendet werden dürfen, ist in Artikel 5 Absatz 3 SVG verankert. Mit dem neuen Begriff «Bundesrecht» wird sichergestellt, dass die Bestimmung nicht nur die SSV umfasst, sondern auch andere im Bundesrecht vorgesehenen Signale und Markierungen, etwa die künftig in einer Departementsverordnung geregelten besonderen Markierungen im Sinn von Artikel 72 Absatz 3.

Art. 102 Abs. 2, 4 und 5

Abs. 2: Gemäss dem bisherigen Absatz 2 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 wird künftig auch rechtlich abgebildet sein.

Abs. 4: Betriebswegweiser, Hotelwegweiser und die touristische Signalisation dürfen die Wirkung der übrigen Signalisation nicht beeinträchtigen (Art. 49 Abs. 1). Die Signale dürfen deshalb nur schwach retroreflektieren. Rückstrahlende Wegweiser für den Fuss- und Wanderverkehr haben keinen zusätzlichen Nutzen für die betroffenen Verkehrsteilnehmenden; sie sind nicht zulässig. Signale der Wegweisung für den Radverkehr und fahrzeugähnliche Geräte dürfen demgegenüber retroreflektieren. Auf eine Retroreflexionspflicht, wie sie teilweise in der Vernehmlassung gefordert wurde, wird verzichtet.

Abs. 5: Die Schriftart «ASTRA Frutiger» ist künftig ausdrücklich auch auf Betriebswegweisern, Hotelwegweisern sowie auf den Signalen für die Wegweisung für den Radverkehr und fahrzeugähnliche Geräte und für den Fuss- und Wanderverkehr zu verwenden. Ausgenommen bleibt die touristische Signalisation.

Art. 103 Abs. 5

Nach bisherigem Wortlaut durfte 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

⁶⁰ In der Fassung vom Juli 2009.

⁶¹ VSS 40 850 in der Fassung vom November 2004, Ziff. 7.2.

Unterhalts- und Bauarbeiten angezeigt wird. Diese Möglichkeit der Signalisation auf Fahrzeugen wird in das Bundesrecht übernommen.

Aufgrund der in der Praxis gewonnenen Erkenntnisse zeigt sich der Bedarf nach einer zusätzlichen Erweiterung der Anzeigemöglichkeiten von Signalen auf Wechselanzeigetafeln und insbesondere der Verwendung von Vorschriftsignalen, die sich für die Aufgabenerfüllung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit als sinnvoll erweisen. Daher dürfen künftig auch die Überholverbote («Überholen verboten» [2.44], «Überholen für Lastwagen verboten» [2.45]) und ihre Ende-Signale sowie die Signale für die Umfahrungsrichtung bei Hindernissen («Hindernis rechts umfahren» [2.34], «Hindernis links umfahren» [2.35]) verwendet werden. Die Ende-Signale sollen, wenn das Überholverbot nicht mehr erforderlich ist, während einigen Sekunden angezeigt werden dürfen, um gegenüber den direkt nachfolgenden Fahrzeugen klarzustellen, dass das Vorbeifahren wieder zulässig ist.

Schliesslich wird ausdrücklich erwähnt, dass auf Unterhaltsfahrzeugen die Leiteinrichtung «Mobile Warntafel (7.03) angebracht werden darf (vgl. Erläuterungen zu Art. 80 Abs. 4).

Art. 103a

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

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, 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.⁶² Die SNV 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: Der in der SSV verwendete Begriff «Ausführung» umfasst auch die Herstellung von Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen. Auch zahlreiche VSS-Normen enthalten Vorgaben zur Herstellung oder zur Überprüfung der Leistungsbeständigkeit von Signalen und Markierungen. Diese VSS-Normen geben im Wesentlichen Europäische Normen (EN) wieder und enthalten zusätzlich ein «nationales Vorwort».⁶³ In der Bauproduktegesetzgebung 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 2014⁶⁴ 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 verbindlich. Im Signalisationsrecht wird deshalb ein Vorbehalt zugunsten des Bauproduktrechts angebracht.

⁶² Art. 2 Abs. 1 der Statuten der SNV vom 25. Juni 2009. Können abgerufen werden unter: www.snv.ch > Mitglieder > Mitgliedschaft (Stand: 28.11.2025).

⁶³ Z. B. SN 640 844-1a-NA [EN 12352: 2006], SN 640 877-15 [EN 1423] oder SN EN 1463-2.

⁶⁴ SR 933.0

Art. 104 Abs. 1^{bis}

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 kantonaler 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 neu ausdrücklich erwähnt werden. Schlecht oder nicht mehr erkennbare Signale und Markierungen können den Verkehrsteilnehmenden rechtlich nicht vorgehalten werden, weshalb sie rechtzeitig ersetzt oder erneuert werden müssen. Die Bestimmung wurde leicht umformuliert, der Regelungsinhalt bleibt jedoch der gleiche.

Art. 115

Abs. 1: Im Zug des Wechsels von starren zu indirekten Verweisungen wird die Möglichkeit des UVEK aufgehoben, technische Normen für rechtsverbindlich zu erklären. Sowohl UVEK als auch ASTRA (Art. 115 Abs. 2) sind aber weiterhin befugt, Weisungen für die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung von Signalen, Markierungen, Leiteinrichtungen, Strassenreklamen und dergleichen zu erlassen. Neu wird auch die Instandhaltung und die Kontrolle ausdrücklich erwähnt. Damit behält der Bund die Möglichkeit, auf künftige Entwicklungen schnell und effizient zu reagieren.

Abs. 2: Revisionsbedürfnisse betreffend die Grössen von Signalen, Markierungen und Leiteinrichtungen sollen künftig schneller umgesetzt werden können. Gleiches gilt für Symbole, bei denen mit den Erweiterungen um die touristische Signalisation und die Signalisation im Langsamverkehr ein besonders grosses Anpassungs- und Erweiterungsbedürfnis besteht. Der Bundesrat erteilt dem UVEK deshalb künftig die Befugnis, Anhang 1 und Anhang 2 Ziffer 5 Buchstabe b zu ändern. Eine Vernehmlassung wird auch bei Änderungen, die das UVEK vornimmt, durchgeführt.

Abs. 3: Im italienischen Text wird zwecks Vereinheitlichung der Ausdruck «sentieri per il turismo pedestre» durch «sentieri» ersetzt.

Abs. 4: Infolge der Umbenennung des Signals «Zeltplatz» zu «Campingplatz» wird der Begriff auch hier angepasst.

Art. 115a

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

Art. 117e

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

Anhang 1

Bisher verwies Anhang 1 für die Grösse bestimmter Signale, Markierungen und Leiteinrichtungen statisch auf technische Normen.⁶⁵ Neu fallen die Verweise weg und es werden soweit möglich und sinnvoll Vorgaben zur Grösse gemacht. 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, die bisher einzig auf (bislang rechtsverbindlicher) Normstufe⁶⁶ geregelt waren, sind neu in Ziffer VI umfassend vermassst. Die Markierungen werden dem internationalen Recht entsprechend 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. Gleiches gilt für die in Ziffer VII geregelten Leiteinrichtungen. Unter den Begriff der «übrigen Strassen und Wege» fallen auch Radwege.

Die in Ziffer VI aufgenommenen Grössen entsprechen denjenigen der VSS 40 850 in der derzeit aktuellen Fassung. In Anhang 1 werden in der Regel nur noch die Regelgrössen der Markierungen angegeben.⁶⁷ Abweichungen sind gestützt auf Artikel 72 Absatz 1^{ter} zulässig.

Anhang 2

Die folgenden Abbildungen von Signalen, Symbolen, Markierungen und Leiteinrichtungen werden angepasst bzw. neu in Anhang 2 aufgenommen:

- «Flugzeuge» (1.28)
- «Helikopter» (1.29)
- «Vorwegweiser mit Fahrstreifenaufteilung auf Hauptstrassen (4.38, Beispiele)
- «Hotelwegweiser» (4.49.1, Beispiel)
- «Wegweiser für Fahrräder und Motorfahrräder» (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)
- «Endetafel Mountainbike-Strecke» (4.51.4)
- «Vorwegweiser für Fahrräder und Motorfahrräder sowie fahrzeugähnliche Geräte» (4.51.5, 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)
- «Bestätigungstafel Fuss- und Wanderweg» (4.52.5, Beispiele)
- «Touristischer Wegweiser» (4.52.6, Beispiel)
- «Touristische Symboltafel» (4.52.7, Beispiel)
- «Touristische Hinweistafel» (4.52.8, Beispiel)
- «Raststätte» (4.74, Beispiel)
- «Touristische Ankündigungstafel» (4.74.1, Beispiel)

⁶⁵ Ziff. 3.

⁶⁶ VSS 40 850 in der Fassung vom November 2004.

⁶⁷ In der VSS 40 850 werden die Regelgrössen mit fetter Schrift angegeben.

- «Touristische Willkommenstafel» (4.74.2, Beispiel)
- «Anzeige der Fahrstreifen» (4.77, Beispiele)
- «Anzeige des Fahrstreifenverlaufs bei Baustellen» (4.77.3, Beispiele)
- «Anzeige der Überleitung von Fahrstreifen» (4.77.4, Beispiel)
- «Notruf-Telefon» (4.80, Beispiele)
- «Tankstelle mit alternativem Treibstoff» (4.81, Beispiel)
- «Radio-Verkehrsinformation» (4.82)
- «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)
- «Gehbehinderte» (5.34.4)
- «Langlauf» (5.39)
- «Skifahren» (5.40)
- «Schlitteln» (5.41)
- «Eisbahn» (5.41.1)
- «Curling» (5.41.2)
- «Schneeschuhwandern» (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» (5.45)
- «Bushaltestelle» (5.46)
- «Tramhaltestelle» (5.47)
- «Schiffstation» (5.48)
- «Zahnrad- oder Standseilbahn» (5.49)
- «Luftseilbahn» (5.49.1)
- «Gondelbahn» (5.49.2)
- «Sessellift» (5.49.3)
- «Skilift» (5.49.4)
- «Campingplatz» (5.58)
- «Feuerlöscher» (5.59)
- «Erste Hilfe» (5.60)
- «Tankstelle» (5.61)
- «Hotel-Motel» (5.62)
- «Restaurant» (5.63)
- «Erfrischungen» (5.64)
- «Informationsstelle» (5.65)

- «Jugendherberge» (5.66)
- «Hotel» (5.67)
- «Zentrum» (5.68)
- «Sehenswürdigkeit» (5.69)
- «Aussichtspunkt» (5.70)
- «WC / Rollstuhlgerechtes WC» (5.71)
- «Autobahn» (5.72)
- «Landeszeichen» (5.73, 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)
- «Taktil-visuelle Noppenfelder» (6.35, Beispiel)
- «Notfallspur» (6.36)
- «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)
- «Inselpfosten» (7.08, Beispiele)
- «Verkehrsteiler» (7.09)

In Anhang 2 Ziffer 5 Buchstabe b werden diverse aus der touristischen Signalisation und der Signalisation für den Langsamverkehr bekannte Symbole aufgenommen. Verschiedene Symbole wurden modernisiert. Ebenfalls angepasst wird die Abbildung 6.19 («Längsstreifen für Fussgänger»). Die neue Abbildung wird der Verwendung der Markierung in der Praxis gerechter.

Ziff. II

Die Änderungen treten am 1. Juli 2026 in Kraft.

3 Ehemals rechtsverbindliche technische Normen gemäss Artikel 115a SSV und Anhang 1 SSV

Folgende technische Normen des VSS sind bis zum 31. Dezember 2026 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).