

## JAAC 55.30

Auszug aus einem Entscheid des Bundesrates vom 3. Dezember 1990

---

**Art. 3 al. 3 et art. 5 LCR. Signalisation nécessaire.**

*Lorsque des mesures de construction ne rendent pas une interdiction totale de circuler suffisamment reconnaissable pour les usagers de la circulation routière, elles doivent être complétées par les signaux adéquats.*

---

**Art. 3 Abs. 3 und Art. 5 SVG. Notwendige Signalisation.**

*Wenn bauliche Massnahmen ein Totalfahrverbot für die Strassenverkehrsteilnehmer nicht genügend erkennbar machen, müssen sie durch adäquate Signale ergänzt werden.*

---

**Art. 3 cpv. 3 e art. 5 LCStr. Segnaletica necessaria.**

*Se non rendono sufficientemente riconoscibile un divieto completo della circolazione per gli utenti del traffico stradale, i provvedimenti edilizi devono essere completati con segnali adeguati.*

---

Der Inhaber einer Ausnahmegewilligung von einem rechtskräftigen Totalfahrverbot, das mit baulichen Massnahmen (Pflanzkübel) vollzogen ist, verlangt mit Beschwerde an den Bundesrat die Signalisation eines Allgemeinen Fahrverbots auf dem betreffenden Weg.

Aus den Erwägungen des Bundesrates:

4. ...

**b.** Als Ausfluss der ursprünglichen kantonalen Strassenhoheit (Art. 3 Abs. 1 des BG vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr [SVG], SR 741.01) steht es den Kantonen grundsätzlich frei, auf Nichtdurchgangsstrassen den

Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vollständig zu untersagen oder zeitlich zu beschränken (Art. 3 Abs. 3 SVG). Die Kantone haben in dieser Hinsicht lediglich die Schranken zu beachten, die sich unmittelbar aus dem Verfassungsrecht ergeben; sie können allenfalls in einem kantonalen Gesetz (z. B. Bau- oder Strassen[bau]gesetz) die Voraussetzungen für solche Totalfahrverbote festlegen. Diese Verbote werden entweder durch bauliche Massnahmen nach kantonalem Recht oder durch Signale nach SVG vollzogen. Art. 5 SVG, wonach Beschränkungen und Anordnungen für den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr durch Signale oder Markierungen angezeigt werden müssen, sofern sie nicht für das ganze Gebiet der Schweiz gelten, ist nämlich sowohl für Massnahmen nach Art. 3 Abs. 4 SVG wie auch für die Totalfahrverbote nach Art. 3 Abs. 3 SVG anwendbar.

Hier steht ein allgemeines Fahrverbot mit einer Ausnahmeregelung für einen bestimmten Benutzerkreis zur Diskussion. Ein solches Verbot kann durch ein Signal «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» (2.01) mit einer Zusatztafel «Ausgenommen Anwohner» oder dergleichen angezeigt werden. Sind nur einzelne Personen vom Verbot ausgenommen, kann eine schriftliche Ausnahmegewilligung abgegeben werden, und es ist auf einer Zusatztafel «Ausgenommen Personen mit schriftlicher Bewilligung» zu vermerken. Als bauliche Massnahme kommen - sofern sie aufgrund der örtlichen Gegebenheiten die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigen - namentlich eine Barriere, ein Tor, eine Kette oder Pfosten in Betracht, die von den Berechtigten mit einem Schlüssel geöffnet beziehungsweise umgelegt oder weggenommen werden können. Sofern die bauliche Ausgestaltung des Verbots nicht genügt, müssen die notwendigen Signale zur Ergänzung und Klarstellung der Rechtslage aufgestellt werden. Daher ist zum Beispiel bei Pfosten, die verhältnismässig weit voneinander aufgestellt sind, gegebenenfalls zusätzlich noch ein Verbot für Fahr- und Motorfahräder anzubringen, ansonsten die Zweiradfahrer zur Durchfahrt berechtigt sind.

Es besteht ein rechtskräftiges Fahrverbot schon bei der Einfahrt in den betreffenden Weg, wovon lediglich der Beschwerdeführer ausgenommen ist. Diese Rechtslage ist indessen für Strassenverkehrsteilnehmer nicht erkennbar, da das Verbot weder durch bauliche Massnahmen vollständig vollzogen noch signalisiert ist. Die heute bestehenden baulichen Massnahmen lassen jedenfalls nicht auf ein solches Verbot schliessen. Dies führt, wie die Vorgeschichte zeigt, zu etwelchen Rechtsunsicherheiten, namentlich lässt sich das Fahrverbot wegen mangelnder Erkennbarkeit beziehungsweise fehlender Signalisation strafrechtlich auch nicht durchsetzen. Daher konnten Motorfahrzeuge auf dem Einmündungstrichter parkieren und Zweiradfahrzeuge den betreffenden Weg durchfahren. Es besteht nun kein einleuchtender Grund, die Rechtslage nicht mit einem Signal für alle Verkehrsteilnehmer klarzumachen. Überdies rechtfertigt es sich nicht zuletzt aus Verkehrssicherheitsgründen, das umstrittene Fahrverbot mit dem Signal «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» zu signalisieren, damit insbesondere das Halten und Parkieren auf dem Mündungstrichter sowie

das dadurch notwendige verkehrsgefährdende Wenden der Fahrzeuge unterbunden werden, zumal auch die kantonale Polizeidirektion die Ausfahrt selber als nicht ungefährlich bezeichnete.

c. Im vorliegenden Verfahren geht es lediglich um die Frage, ob das Fahrverbot zu signalisieren ist. Es bleibt indessen den zuständigen Behörden unbenommen, die Situation gemäss Art. 107 Abs. 5 der V vom 5. September 1979 über die Strassensignalisation (Signalisationsverordnung [SSV], SR 741.21) neu zu überprüfen und gegebenenfalls unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften das allgemeine Fahrverbot zu lockern oder überhaupt eine andere Verkehrsregelung vorzusehen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die kantonale Behörde zu Unrecht das Fahrverbot auf dem betreffenden Weg nicht signalisierte. Damit verletzt sie Bundesrecht, namentlich Art. 5 Abs. 1 SVG und Art. 101 Abs. 3 SSV.

---

## **JAAC 55.30 - Auszug aus einem Entscheid des Bundesrates vom 3. Dezember 1990**

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	55
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 001 361

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.

Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.