



Ein Beispiel eines klassischen Rechtsvortritts im Sinne von Art. 36 Abs. 2

Exemple classique de la priorité de droite selon l'art. 36, 2^e al., LCR

Un esempio di un diritto di precedenza da destra classico nel senso dell'art. 36 cv 2

Rechtsvortritt (Teil 1): Die Grundlagen

Rechtsvortritt – oder doch nicht?

RAVALDO GUERRINI

Die Erfahrung zeigt, dass die Frage «Rechtsvortritt oder nicht?» eine der häufigsten Rechtsunsicherheiten von Fahrschülern, aber auch von Fahrlehrern und Experten ist. In einer zweiteiligen Artikelfolge versucht L-DRIVE, die häufigsten Rechtsvortrittssituationen und -unsicherheiten zu klären.

Auch der geübte Fahrzeuglenker hat vielfach Probleme mit dem Rechtsvortritt. Insbesondere wer auf einer breiten Strasse fährt, meint oft zu Unrecht, vortrittsberechtigt zu sein.

Deshalb ereignen sich in der Schweiz jährlich gegen 19 000 Unfälle bei Rechtsvortrittssituationen. Nichtsdestotrotz hält das Bundesgericht am Rechtsvortritt fest und bekräftigt dies mit neulich ausgesprochenen Urteilen, wie z. B. BGE 6B_783/2008/ und andere.

Gesetzliche Grundlagen

SVG Art. 36 Abs. 2 Einspuren, Vortritt

Auf Strassenverzweigungen hat das von rechts kommende Fahrzeug den Vortritt, Fahrzeuge auf gekennzeichneten Hauptstrassen haben den Vortritt, auch wenn sie von links kommen. Vorbehalten bleibt die Regelung durch Signale oder durch die Polizei.

VRV Art. 14 Abs. 1–5 Ausüben des Vortrittsrechtes
Auszug: Wer zur Gewährung des Vortritts verpflichtet

ist, darf den Vortrittsberechtigten in seiner Fahrt nicht behindern. Er hat die Geschwindigkeit frühzeitig zu mässigen, und wenn er warten muss, ist vor Beginn der Verzweigung zu halten.

VRV Art. 15 Abs. 3 Besondere Fälle des Vortritts

Wer aus Fabrik-, Hof- oder Garagenausfahrten, aus Feldwegen, Radwegen, Parkplätzen, Tankstellen und dergleichen oder über ein Trottoir auf eine Haupt- oder Nebenstrasse fährt, muss den Benützern dieser Strasse den Vortritt gewähren. Ist die Stelle unübersichtlich, so muss der Fahrzeugführer anhalten. Wenn nötig, muss er eine Hilfsperson beiziehen, die das Fahrmanöver überwacht.

VRV Art. 41 Abs. 2 Fusswege, Trottoirs

Muss mit einem Fahrzeug das Trottoir benützt werden, so ist der Führer gegenüber den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten zu besonderer Vorsicht verpflichtet. Er hat ihnen den Vortritt zu lassen.



30er-Zone,
Wohnstrasse:
Wenn nichts an-
deres signali-
siert ist, gilt
auch hier
Rechtsvortritt.

VRV Art. 47 Abs. 5 *Überschreiten der Fahrbahn*
 Ausserhalb von Fussgängerstreifen haben die Fussgänger den Fahrzeugen den Vortritt zu lassen.

Gestaltung von Rechtsvortrittsverzweigungen

Wie für vieles in der Schweiz gibt es auch für die Gestaltung eines «Rechtsvortrittsknotens» eine Norm: die VSS SN – 240 273 (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute). Diese geht bei der Festlegung der Sichtweite bei Knoten mit Rechtsvortritt von der Annahme aus: «Bei der Vortrittsregelung Rechtsvortritt (...) kann davon ausgegangen werden, dass Fahrzeuglenker ihre Geschwindigkeit in den Knotenzufahrten soweit anpassen, dass sie vor der Konfliktstelle nötigenfalls anhalten können.»

Die konkreten Werte für die Sichtweiten werden in Abhängigkeit von der signalisierten respektive möglichen Höchstgeschwindigkeit im Knoten festgelegt. Sie sollten bei Geschwindigkeiten bis 80 km/h 20 m, bis 50 km/h 15 m und bei 20–30 km/h 10 m betragen. Die Sichtweiten werden von einem Punkt 2,5 m hinter der ideellen Wartelinie aus in beide Richtungen gemessen (Grafik S. 7). Anmerkung: Bereits 1999 wurde in der bfu-Studie «Betrieb von Kreuzungen mit Rechtsvortritt» darauf hingewiesen, dass die Beobachtungsdistanzen für die Sichtweiten zu gering seien.

wiesen, dass die Beobachtungsdistanzen für die Sichtweiten zu gering seien.

Rechtsvortritt oder nicht? Begegnungsfälle

Die Problematik der Vortrittsregelung bei Gehwegüberfahrten lässt sich auf zwei Begegnungsfälle zurückführen.

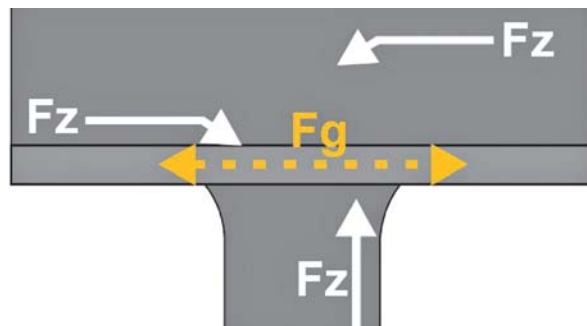
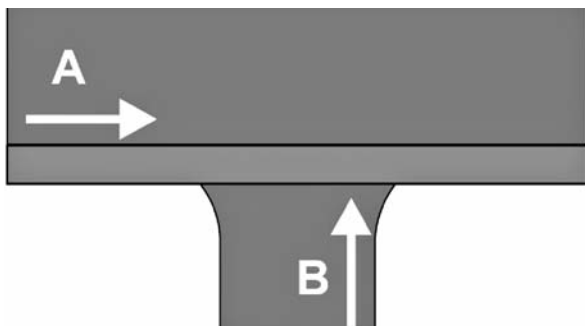
Begegnungsfall 1: Fahrzeug auf Querstrasse A – Fahrzeug auf Einmünder B (Grafik links)

Beide Kanten des Gehweges (Randstein) sind durchgehend.

Rechtlich: Fahrzeug A hat Vortritt vor Fahrzeug B, wenn letzteres über einen Gehweg fährt, «Kein Vortritt» auf der einmündenden Strasse signalisiert ist oder B aus einer Fabrik-, Hof- oder Garagenausfahrt, aus einem Feldweg, Radweg, Parkplatz, Tankstelle und dergleichen fährt. Trifft keiner der Fälle ein, so gilt der Rechtsvortritt.

Begegnungsfall 2: Fahrzeuge – Fussgänger (Grafik rechts)

Rechtlich: Der Fussverkehr ist vortrittsberechtigt, wenn er sich auf einem Gehweg, einem Fussgängerstreifen oder einem Fussgängerlängsstreifen befindet. ■



Priorité de droite (1^{re} partie): les bases

Priorité de droite, oui ou non?

RAVALDO GUERRINI

L'expérience montre que la «priorité de droite, oui ou non?» est une des questions juridiques qui insécurisent le plus les élèves conducteurs, mais aussi les moniteurs et monitrices de conduite et les experts. Dans une série de deux articles, L-DRIVE tente de clarifier les situations les plus discutables en ce qui concerne la priorité de droite.



Zone à 30, zone de rencontre: sauf signalisation spéciale, la priorité de droite est valable ici aussi.

La priorité de droite cause des problèmes même au conducteur le plus expérimenté, en particulier lorsqu'il circule sur une route large ce qui lui fait croire à tort qu'il jouit de cette priorité.

On recense chaque année en Suisse 19 000 accidents imputables à des situations où la priorité de droite est en jeu. Mais le Tribunal fédéral tient à la priorité de droite et l'a confirmé par de récents arrêts, notamment l'ATF 6B_783/2008 (en allemand).

Bases légales

Art. 36, 2^e al., LCR, Présélection, priorité

Aux intersections le véhicule qui vient de droite a la priorité. Les véhicules circulant sur une route signalée comme principale ont la priorité, même s'ils viennent de gauche. Est réservée toute réglementation différente imposée par des signaux ou par la police.

Art. 14, al. 1 à 5, OCR, Exercice du droit de priorité

Extrait: Celui qui est tenu d'accorder la priorité ne doit pas gêner dans sa marche le conducteur bénéficiaire de la priorité. Il réduira sa vitesse à temps et, s'il doit attendre, s'arrêtera avant le début de l'intersection.

Art. 15, 3^e al., OCR, Priorité dans des cas particuliers

Celui qui, sortant d'une fabrique, d'une cour, d'un garage, d'un chemin rural, d'une piste cyclable, d'une place de stationnement, d'une station d'essence, etc., ou traversant un trottoir, débouche sur une route principale ou secondaire, est tenu d'accorder la priorité aux usagers de cette route. Si l'endroit est sans visibilité, le conducteur doit s'arrêter, au besoin, il doit avoir recours à l'aide d'une tierce personne qui surveillera la manœuvre.

Art. 41, 2^e al., OCR, Chemins réservés aux piétons et trottoirs

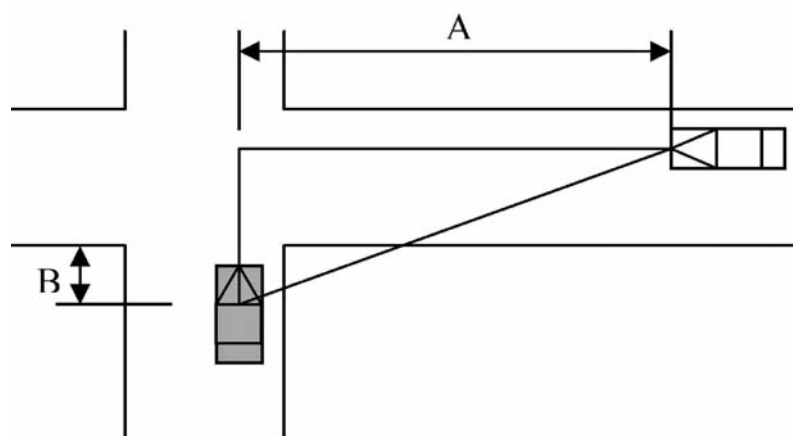
Le conducteur qui doit emprunter le trottoir avec son véhicule observera une prudence accrue à l'égard des piétons et des utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules; il leur accordera la priorité.

Art. 47, 5^e al., OCR, Traversée de la chaussée

Hors des passages pour piétons, les piétons accorderont la priorité aux véhicules.

Aménagement d'intersections comportant la priorité de droite

Comme pour bien des choses dans notre pays, il existe aussi une norme suisse pour l'aménagement d'un «carrefour comportant la priorité de droite»: la VSS SN – 640 273, norme de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS). Pour fixer la distance de visibilité dans des carrefours où la priorité de droite prévaut, la norme envisage ce



A: Sichtweite

B: Beobachtungsdistanz

qui suit: «Lors de l'application du régime de priorité de droite (...), on peut admettre qu'en approchant du carrefour les conducteurs adaptent leur vitesse pour pouvoir s'arrêter au besoin avant le point de conflit.»

Les distances concrètes de visibilité sont déterminées en fonction de la vitesse maximale signalée ou possible au carrefour. Elles sont de 20 m pour une vitesse maximale de 80 km/h, 15 m jusqu'à 50 km/h et 10 m jusqu'à 20-30km/h. Les distances de visibilité sont mesurées d'un point situé à 2,5 m de la ligne effective d'arrêt, cela dans les deux directions (graphique ci-dessus). Remarque: En 1999 déjà, le bpa observait dans une étude consacrée aux carrefours avec régime de priorité de droite que les distances d'observation relatives aux distances de visibilité étaient trop courtes.

Priorité de droite, oui ou non? Rencontres

Deux exemples illustrent le problème des règles de priorité lorsqu'il s'agit de circuler sur des trottoirs.

Rencontre 1: Véhicule A sur la route transversale – véhicule B sur l'intersection (graphique p. 6, à gauche)

La bordure du trottoir est continue des deux côtés.

En droit: Le véhicule A a la priorité sur le véhicule B si celui-ci traverse un trottoir, si la priorité est supprimée par signalisation sur l'intersection ou si le véhicule B sort d'une fabrique, d'une cour, d'un garage, d'un chemin rural, d'une piste cyclable, d'une place de stationnement, d'une station d'essence etc. Si aucun de ces cas n'entre en ligne de compte, c'est la priorité de droite qui prévaut.

Rencontre 2: Véhicule – piéton (graphique p. 6, à droite)

En droit: Le piéton qui se trouve sur un trottoir, un passage pour piétons ou une bande piétonne longitudinale jouit de la priorité.

Precedenza da destra (parte 1): le basi

Precedenza da destra – o no?

RAVALDO GUERRINI



Zona 30, abitato: Salvo altre segnalazioni, anche qui vale la precedenza da destra.

L'esperienza mostra che la domanda «precedenza da destra o no?» è una delle maggior'insicurezze degli allievi conducenti ma anche dei maestri conducenti. Con un articolo in due parti, L-DRIVE prova a chiarire le situazioni e le insicurezze più frequenti per quel che concerne la precedenza da destra.

Anche il conducente esperto ha spesso problemi con la precedenza da destra. Soprattutto chi guida su una strada larga pensa spesso erroneamente che abbia il diritto di precedenza.

Per questo ci sono ogni anno in Svizzera ca. 19 000 incidenti concernenti la precedenza da destra. Nonostante questo, il tribunale federale insiste sulla precedenza da destra e fissa questo con sentenze pronunciate ultimamente, come per esempio la TDF 6B_783/2008/ e altre.

Basi legali

LCStr art. 36 cv 2 Preselezione, precedenza

Alle intersezioni, la precedenza spetta al veicolo che giunge da destra. I veicoli che circolano sulle strade designate principali hanno la precedenza, anche se giungono da sinistra. È riservato qualsiasi altro disciplinamento mediante segnali o ordini della polizia.

ONC Art. 14 cv. 1-5 Esercizio del diritto di precedenza

Passo: Chi è tenuto a dare la precedenza non deve ostacolare la marcia di chi ne ha diritto. Egli deve ridurre per tempo la velocità e, se obbligato ad aspettare, fermarsi prima dell'intersezione.

ONC Art. 15 cv. 3 Casi speciali di precedenza

Chi s'immette in una strada principale o secondaria uscendo da una fabbrica, da un cortile, da un'autorimessa, da strade di campagna, da ciclopiste, da parcheggi, da stazioni di servizio e simili oppure attraverso un marciapiede, deve dare la precedenza ai veicoli che circolano su tali strade. Se questi punti sono senza visuale, il conducente deve fermarsi; se necessario, deve chiedere ad una persona di controllare la manovra.

VRV Art. 41 cv. 2 Strade pedonali, marciapiedi

Il conducente che con il suo veicolo intende utilizzare il marciapiede deve osservare una prudenza particolare

verso i pedoni e gli utenti di mezzi simili a veicoli ai quali è tenuto a dare la precedenza.

VRV Art. 47 cv. 5 Attraversamento della carreggiata

Fuori dai passaggi pedonali, i pedoni devono dare la precedenza ai veicoli.

Organizzazione degli incroci di precedenza da destra

Come per tante cose in Svizzera, esiste una norma anche per la realizzazione di un nodo di precedenza da destra: La VSS SN – 640 273 (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute). Questo parte dal presupposto con la stabilizzazione dello spazio visivo presso incroci con diritto di precedenza da destra:

«Dalla regolamentazione della precedenza da destra (...) si può partire dal presupposto che i conducenti adattino la loro velocità nei pressi di un incrocio in modo di poter fermarsi se necessario.»

I valori concreti per gli spazi visivi vengono fissati in dipendenza della velocità massima segnalata nei nodi. Dovrebbero essere 20 m fino ad una velocità di 80 km/h, 15 m fino a 50 km/h, e 10 m fino a 20-30 km/h. I spazi visivi vengono misurati da un punto 2,5 m dietro la linea effettiva d'attesa in entrambe le direzioni (grafica p.7).

Osservazione: Già nel 1999 è stato segnalato nello studio dell'upi, che le distanze d'osservazione per lo spazio visivo sono troppo piccole.

Precedenza da destra o no? Casi d'incontro

La problematica della regolamentazione della precedenza presso l'attraversamento di passaggi pedonali, si può attribuire a due casi d'incontro.

Caso 1: Veicolo sulla via trasversale A – veicolo sullo sbocco B (grafica p. 6, a sinistra)

Entrambi i bordi del marciapiede sono continui.

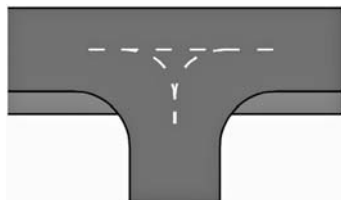
Legale: Il veicolo A ha la precedenza sul veicolo B se quest'ultimo attraversa un passaggio pedonale, se è segnalato «nessuna precedenza» sulla strada che sbocca o se B arriva da un'uscita di una fabbrica, di un cortile o di un garage, da un viottolo di campagna, da una pista ciclabile, posteggio, stazione di servizio e simile. Se non subentra nessuno di questi casi, vige la precedenza da destra.

Caso d'incontro 2: Veicoli – pedoni (grafica p. 6, a destra)

Legale: I pedoni hanno il diritto di precedenza se si trovano su un marciapiede, sulle strisce pedonali o su una striscia pedonale longitudinale.

Beispiele/Exemples/Esempi:

Situation/Situation



Deutsch

Vorderkante Gehweg: nicht durchgehend
 Hinterkante Gehweg: nicht durchgehend
 Einmündende Strasse: Niveau Querstrasse
 Markierung: "Rechtsvortritt"
= Es gilt: Rechtsvortritt

Die Markierung „Rechtsvortritt“ wird auf Nebenstrassen angewendet, wo dies aufgrund der Sichtverhältnisse und der baulichen Gestaltung des Verkehrsraumes zur Verdeutlichung der Vortrittsverhältnisse nötig ist.

Français

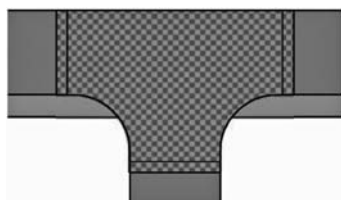
Bord antérieur du trottoir: non continu
 Bord postérieur du trottoir: non continu
 Débouché de la chaussée: niveau de la route transversale
 Marquage: "Priorité de droite"
= Priorité de droite

On recourt au marquage „Priorité de droite“ sur les routes secondaires lorsqu'il est nécessaire de préciser les règles de priorité sur la base des conditions de visibilité et de la conception architecturale des voies de circulation.

Italiano

Bordo anteriore marciapiede: non continuato
 Bordo posteriore marciapiede: non continuato
 Strada di sbocco: livello via trasversale
 Segnale: "Precedenza da destra"
= Vale: Precedenza da destra

Il segnale „Precedenza da destra“ si utilizza su strade secondarie dove è necessario per il chiarimento della precedenza a causa della visuale e della struttura architettonica dello spazio.



Vorderkante Gehweg: nicht durchgehend
 Hinterkante Gehweg: nicht durchgehend
 Einmündende Strasse: Niveau Querstrasse
= Rechtsvortritt

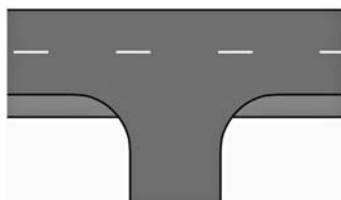
Aufplasterungen des Knotens können z.B. in verkehrsberuhigten Gebieten angewendet werden.

Bord antérieur du trottoir: non continu
 Bord postérieur du trottoir: non continu
 Débouché de la chaussée: niveau de la route transversale
= Priorité de droite

Le pavage du carrefour est possible dans les zones à trafic modéré.

Bordo anteriore marciapiede: non continuato
 Bordo posteriore marciapiede: non continuato
 Strada di sbocco: livello via trasversale
= Precedenza da destra

Lastreficazioni del nodo possono essere utilizzate in zone con poco traffico.



Vorderkante Gehweg: nicht durchgehend.
 Hinterkante Gehweg: nicht durchgehend.
 Einmündende Strasse: Niveau Querstrasse
 Markierung: Mittelmarkierung
= Rechtsvortritt

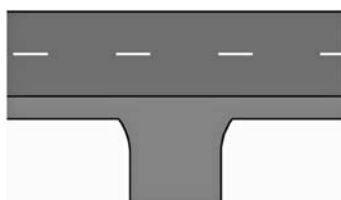
Die vordere und hintere Kante des Gehweges (Randstein) ist nicht durchgehend.

Bord antérieur du trottoir: non continu
 Bord postérieur du trottoir: non continu
 Débouché de la chaussée: niveau de la route transversale
 Marquage: marquage central
= Priorité de droite

Les bordures antérieure et postérieure du trottoir (pierre) ne sont pas continues.

Bordo anteriore marciapiede: non continuato
 Bordo posteriore marciapiede: non continuato
 Strada di sbocco: livello via trasversale
 Segnalazione: segnalazione centrale
= Precedenza da destra

Il bordo anteriore e posteriore non sono continui.

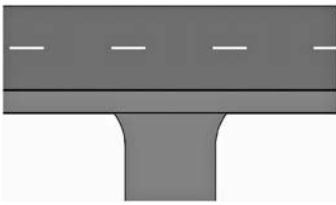


Vorderkante Gehweg: Doppelbund durchgehend (Randstein)
 Hinterkante Gehweg: nicht durchgehend
 Einmündungsradius: kein Anschlag
 Einmündende Strasse: Niveau Gehweg
= Rechtlich unklar *

Die vordere Kante des Gehweges (Randstein) ist durchgehend, aber die hintere Kante (Randstein) fehlt.

Bord antérieur du trottoir: double bordure continue (pierre)
 Bord postérieur du trottoir: non continu
 Rayon du débouché: pas de battement
 Débouché de la chaussée: niveau du trottoir
= pas clair juridiquement **
 La bordure antérieure du trottoir (pierre) est continue, mais la bordure postérieure (pierre) manque.

Bordo anteriore marciapiede: Bordo doppio continuato
 Bordo posteriore marciapiede: Raggio di sbocco: nessuna battuta
 Strada di sbocco: livello via trasversale
= incerto ***
 Il bordo anteriore del marciapiede è continuato, ma il bordo posteriore manca.

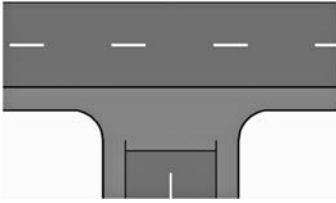
Situation/Situatione**Deutsch****Français****Italiano**

Vorderkante Gehweg:
Doppelbund durchgehend
(Randstein)
Hinterkante Gehweg: einfacher
Bund durchgehend
Einmündende Strasse: Niveau
Gehweg

Bord antérieur du trottoir: double
bordure continue (pierre)
Bord postérieur du trottoir:
bordure simple continue
Débouché de la chaussée: niveau
du trottoir
= pas clair juridiquement **

Bordo anteriore marciapiede:
Bordo doppio continuato
Bordo posteriore marciapiede:
bordo semplice
Strada di sbocco: livello via
trasversale
= incerto ***

= Rechtlich unklar *



Vorderkante Gehweg:
Doppelbund durchgehend
(Randstein)
Hinterkante Gehweg: nicht
durchgehend
Einmündende Strasse: im
Einmündungsbereich
verbreiteter Gehweg

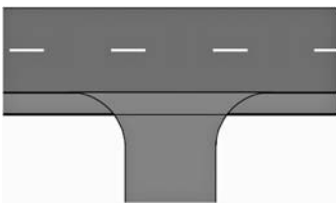
Bord antérieur du trottoir:
double bordure continue (pierre)
Bord postérieur du trottoir: non
continu
Débouché de la chaussée: niveau
du trottoir élargi

Bordo anteriore marciapiede:
Bordo doppio continuato
Bordo posteriore marciapiede: -
Strada di sbocco: nel campo
delloa sbocco marciapiede
allargato

= pas clair juridiquement **

= incerto ***

= Rechtlich unklar *



Vorderkante Gehweg:
Doppelbund durchgehend
(Randstein)
Hinterkante Gehweg: einfacher
Bund
Einmündungsradius: einfacher
Bund durchgehend
Einmündende Strasse: Niveau
Querstrasse

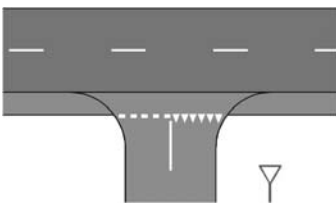
Bord antérieur du trottoir: double
bordure continue (pierre)
Bord postérieur du trottoir:
bordure simple continue
Rayon du débouché: bordure
simple
Débouché de la chaussée:
niveau de la route transversale

Bordo anteriore marciapiede:
Bordo doppio continuato
Bordo posteriore marciapiede:
bordo semplice
Raggio di sbocco: bordo
semplice
Strada di sbocco: livello via
trasversale

Marquage: -
= pas clair juridiquement **

Segnalazione: -
= incerto ***

Markierung: -
= Rechtlich unklar *



Vorderkante Gehweg:
Doppelbund durchgehend
(Randstein)
Hinterkante Gehweg: nicht
durchgehend
Einmündungsradius: einfacher
Bund
Einmündende Strasse: Niveau
Gehweg
Markierung: "Kein Vortritt"

Bord antérieur du trottoir :
bordure double continue (pierre)
Bord postérieur du trottoir: non
continu
Rayon du débouché: bordure
simple
Débouché de la chaussée: niveau
du trottoir
Marquage: "Pas de priorité"

Bordo anteriore marciapiede:
Bordo doppio continuato
Bordo posteriore marciapiede: -
Raggio di sbocco: bordo
semplice
Strada di sbocco: livello via
trasversale
Segnalazione: "Nessuna
precedenza"

= pas clair juridiquement **

= incerto ***

= Rechtlich unklar *

*** Stellungnahme des ASTRA:**

**** Avis de l'OFROU**

***** Presa di posizione
dell'USTRA:**

*L-DRIVE wird in Teil 2 in der
kommenden Ausgabe über die
rechtlichen Abklärungen der
jeweiligen Situationen berichten,
so weit möglich.*

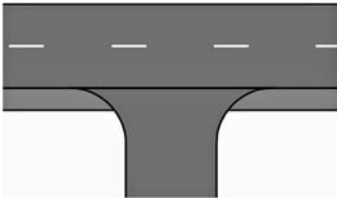
*Dans la seconde partie à paraître
dans la prochaine édition,
L-DRIVE informera si possible
sur le résultat de ses recherches
concernant l'aspect juridique
des différentes situations.*

*Nel prossimo numero di L-DRIVE
ci sarà una parte 2 con le
spiegazioni di legge delle
situazioni, nel limite del
possibile.*

* Hinsichtlich den sog.
Trottoirüberfahrten bestehen
derzeit gewisse Konfusionen. Sie
haben dazu geführt, dass vom
Verband der Strassen- und
Verkehrsfachleute (VSS) eine
Forschung lanciert wurde. Das
ASTRA erhofft sich davon und vor
allem aus den voraussichtlich
daraus fliessenden Normen eine
Verbesserung der Situation.
Konkret bedeutet dies, dass
selbst das ASTRA einzelne
Situationen nicht schlüssig
beurteilen kann, weil diese zum
Teil rechtlich unklar ausgeführt
worden sind. Das Astra rät bei
unklaren Situationen mit den
jeweiligen Gemeinden resp.
Kantonen Kontakt aufzunehmen
und um rechtliche Abklärung zu
bitten.

** La situation concernant la
circulation sur les trottoirs est
confuse. C'est pourquoi
l'Association suisse des
professionnels de la route et des
transports VSS a lancé un projet
de recherche. Nous espérons que
la norme qui devrait en résulter
permettra d'améliorer la
situation. Concrètement, même
l'OFROU ne peut pas se
prononcer de manière définitive
sur les aménagements tant ils
ont été conçus de manière peu
claire sur le plan juridique. En cas
de doute sur la situation,
l'OFROU recommande de
s'adresser à la commune ou au
canton en sollicitant une réponse
qui fait foi juridiquement.

*** Riguardo all'attraversamento
di marciapiedi, al momento ci
sono delle certe insicurezze. Esse
hanno portato ad un avviamento
di una ricerca dell'Associazione
svizzera dei professionisti della
strada e dei trasporti. L'USTRA
aspetta da questa, e soprattutto
dalle probabili norme derivanti,
un miglioramento della
situazione. Questo significa
concretamente che persino
l'USTRA non è in grado di
rispondere in modo conclusivo la
varietà architettonica, poiché
queste sono state eseguite
giuridicamente poco chiare.
L'USTRA consiglia, in caso di
situazioni non chiare, di mettersi
in contatto con i rispettivi comuni
rispettivamente Cantoni e
chiedere un chiarimento
giuridico.

Situation/Situatione**Deutsch**

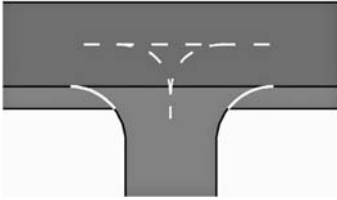
Vorderkante Gehweg: einfacher Bund durchgehend (Randstein)
 Hinterkante Gehweg: nicht durchgehend
 Einmündungsradius: Doppelbund Anschlag (Randstein)
 Einmündende Strasse: Niveau Querstrasse
= rechtlich unklar *

Français

Bord antérieur du trottoir: bordure simple continue (pierre)
 Bord postérieur du trottoir: non continu
 Rayon du débouché: battement bordure double (pierre)
 Débouché de la chaussée: niveau de la route transversale
= pas clair juridiquement **

Italiano

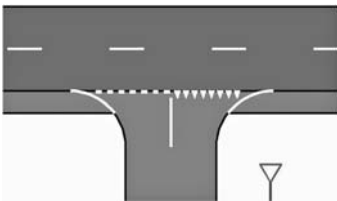
Bordo anteriore marciapiede: Bordo doppio continuato
 Bordo posteriore marciapiede: -
 Raggio di sbocco: Doppio bordo battuta (margine in pietra)
 Strada di sbocco: livello via trasversale
= incerto ***



Vorderkante Gehweg: Doppelbund durchgehend (Randstein)
 Hinterkante Gehweg: nicht durchgehend
 Einmündungsradius: markiert
 Einmündende Strasse: Niveau Gehweg
 Markierung: "Rechtsvortritt"
= rechtlich unklar *

Bord antérieur du trottoir: double bordure continue (pierre)
 Bord postérieur du trottoir: non continu
 Rayon du débouché: marqué
 Débouché de la chaussée: niveau du trottoir
 Marquage: «priorité de droite»
= pas clair juridiquement **

Bordo anteriore marciapiede: Doppio bordo continuato
 Bordo posteriore marciapiede: -
 Raggio di sbocco: marcato
 Strada di sbocco: livello marciapiede
 Segnalazione: "Precedenza da destra"
= incerto ***



Vorderkante Gehweg: Doppelbund durchgehend (Randstein)
 Hinterkante Gehweg: nicht durchgehend
 Einmündungsradius: markiert
 Einmündende Strasse: Niveau Gehweg
 Markierung: "Kein Vortritt"
= rechtlich unklar *

Bord antérieur du trottoir: double bordure continue (pierre)
 Bord postérieur du trottoir: non continu
 Rayon du débouché: marqué
 Débouché de la chaussée: niveau du trottoir
 Marquage: «Pas de priorité»
= pas clair juridiquement **

Bordo anteriore marciapiede: Doppio bordo continuato
 Bordo posteriore marciapiede: -
 Raggio di sbocco: marcato
 Strada di sbocco: livello marciapiede
 Segnalazione: "Nessuna precedenza"
= incerto ***

*** Stellungnahme des ASTRA:****** Avis de l'OFROU******* Presa di posizione dell'USTRA:**

L-DRIVE wird in Teil 2 in der kommenden Ausgabe über die rechtlichen Abklärungen der jeweiligen Situationen berichten, so weit möglich.

Dans la seconde partie à paraître dans la prochaine édition, L-DRIVE informera si possible sur le résultat de ses recherches concernant l'aspect juridique des différentes situations.

Nel prossimo numero di L-DRIVE ci sarà una parte 2 con le spiegazioni di legge delle situazioni, nel limite del possibile.

* Hinsichtlich den sog. Trottoirüberfahrten bestehen derzeit gewisse Konfusionen. Sie haben dazu geführt, dass vom Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) eine Forschung lanciert wurde. Das ASTRA erhofft sich davon und vor allem aus den voraussichtlich daraus fliessenden Normen eine Verbesserung der Situation. Konkret bedeutet dies, dass selbst das ASTRA einzelne Situationen nicht schlüssig beurteilen kann, weil diese zum Teil rechtlich unklar ausgeführt worden sind. Das Astra rät bei unklaren Situationen mit den jeweiligen Gemeinden resp. Kantonen Kontakt aufzunehmen und um rechtliche Abklärung zu bitten.

** La situation concernant la circulation sur les trottoirs est confuse. C'est pourquoi l'Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS a lancé un projet de recherche. Nous espérons que la norme qui devrait en résulter permettra d'améliorer la situation. Concrètement, même l'OFROU ne peut pas se prononcer de manière définitive sur les aménagements tant ils ont été conçus de manière peu claire sur le plan juridique. En cas de doute sur la situation, l'OFROU recommande de s'adresser à la commune ou au canton en sollicitant une réponse qui fait foi juridiquement.

*** Riguardo all'attraversamento di marciapiedi, al momento ci sono delle certe insicurezze. Esse hanno portato ad un avviamento di una ricerca dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti. L'USTRA aspetta da questa, e soprattutto dalle probabili norme derivanti, un miglioramento della situazione. Questo significa concretamente che persino l'USTRA non è in grado di rispondere in modo conclusivo la varietà architettonica, poiché queste sono state eseguite giuridicamente poco chiare. L'USTRA consiglia, in caso di situazioni non chiare, di mettersi in contatto con i rispettivi comuni rispettivamente Cantoni e chiedere un chiarimento giuridico.

Fortsetzung / Suite/Seguito: L-DRIVE 4/09

Quellen: VSS Norm 640273; Strassenverkehrsrecht; BGE Entscheide, diverse; Merkblatt Gehwegüberfahrten Kt. AG; Rechtsauskünfte ASTRA; bfu-Studie «Betrieb von Kreuzungen mit Rechtsvortritt»

Sources: Norme VSS 640 273; droit sur la circulation routière; divers ATF; notice circuler sur les trottoirs du canton d'Argovie; renseignements juridiques de l'OFROU; étude du bpa sur l'utilisation des carrefours avec priorité de droite

Fonti: VSS Norm 640273; diritto della circolazione stradale; decisioni DTF, diversi; foglio d'istruzioni attraversamenti di vie pedonali; informazioni legali USTRA studio upi «Betrieb von Kreuzungen mit Rechtsvortritt»