

Trottoirüberfahrt heisst: kein Vortritt!

Ravaldo Guerrini

Was sind Trottoirüberfahrten? Und wie ist die Vortrittsregelung bei solchen? Ein komplexes Thema angesichts der vielen verschiedenen baulichen Varianten und ihrer Bedeutungen. In einem ersten Teil beleuchtet *L-drive* die Grundlagen. In den kommenden Ausgaben wird es um konkrete Situationen und ihre Auslegung gehen.

Worum geht es? Zur Klärung der rechtlichen und begrifflichen Grundlagen hilft ein Urteil des Kassationshofes des Bundesgerichtes von 1991 (BGE 117 IV 498), das hier auszugswise zitiert sei:

Rechtliche Grundlagen und Begriffe

Auf Strassenverzweigungen hat gemäss Art. 36 Abs. 2 SVG (Strassenverkehrsgesetz) grundsätzlich das von rechts kommende Fahrzeug den Vortritt. Strassen sind die von Motorfahrzeugen, motorlosen Fahrzeugen oder Fussgängern benutzten Verkehrsflächen, wobei der dem Fahrverkehr dienende Teil als Fahrbahn bezeichnet wird (Art. 1 Abs. 1 und 4 Verkehrsregelverordnung VRV). Verzweigungen sind Kreuzungen, Gabelungen oder Einmündungen von Fahrbahnen (Art. 1 Abs. 8 Satz 1 VRV). Aus dieser Begriffsbeschreibung folgt, dass die Rechtsvortrittsregel von Art. 36 Abs. 2 SVG dem Grundsatz nach immer gilt, wenn Fahrbahnen in Form von Kreuzungen, Gabelungen oder Einmündungen aufeinander treffen bzw. sich schneiden.

Ausnahmen der Rechtsvortrittsregel ...

Von dieser Regel sehen Gesetz und Verordnung Ausnahmen vor. So haben nach Art. 36 Abs. 2 SVG Fahrzeuge auf gekennzeichneten Hauptstrassen den Vortritt, auch wenn sie von links kommen, wobei weitere abweichende Regelungen durch Signale oder durch die Polizei vorbehalten bleiben. Ferner gilt gemäss Art. 1 Abs. 8 Satz 2 VRV das Zusammentreffen von Rad- oder Feldwegen, von Garage-, Parkplatz-,

Fabrik- oder Hofausfahrten usw. mit der Fahrbahn nicht als Verzweigung. In Übereinstimmung hiermit hat – wie das Bundesgericht festhält – nach Art. 15 Abs. 3 VRV, wer aus Fabrik-, Hof- oder Garageausfahrten, aus Feldwegen, Radwegen, Parkplätzen, Tankstellen und dergleichen oder über ein Trottoir auf eine Haupt- oder Nebenstrasse fährt, den Benützern dieser Strassen den Vortritt zu gewähren.

... sind unfallträchtig

Ausnahmen von der Rechtsvortrittsregel, wie sie Art. 1 Abs. 8 Satz 2 VRV vorsieht, sind unfallträchtig. Im Interesse der Verkehrssicherheit müssen sie daher auf Fälle beschränkt werden, die auch ohne Signalisierung für die Beteiligten, selbst für Ortsunkundige und bei erschwerten Sichtverhältnissen, zweifelsfrei erkennbar sind. Im Zweifel ist stets für die normale Ordnung, nicht für die Ausnahme zu entscheiden (BGE 107 IV 49 E. 3a). Der Kassationshof hat objektive Kriterien dafür aufgestellt, wann eine derartige Ausnahmesituation anzunehmen ist. In erster Linie handelt es sich um die in Art. 1 Abs. 8 Satz 2 VRV ausdrücklich erwähnten Beispiele.

Dazu gehören namentlich Ausfahrten, die nur einzelnen Gebäuden oder Parkplätzen usw. dienen, unabhängig von ihrem Ausbau, also auch breite asphaltierte Verkehrsflächen und bei Längen um ca. 100 m (BGE 107 IV 49 E. 3b mit Hinweis auf 99 IV 222). Ferner liegt eine Ausnahmesituation bei eigentlichen Feldwegen vor, die schmal sind und keinen Belag aufweisen. Für Fälle, in denen eine Klassierung unter die in Art. 1 Abs. 8 Satz 2 VRV genannten Beispiele nicht eindeutig ist, hat der Kassationshof zusätzlich auf die Bedeutung



des Verkehrsweges abgestellt, die dieser für den allgemeinen Fahrverkehr hat, insbesondere im Vergleich mit der Strasse, mit der er zusammentrifft. Er hat dabei erkannt, dass Strässchen, die nur bestimmten Personen offenstehen oder als Stichstrassen bzw. Sackgassen wenige Häuser bedienen, bei der Einmündung in Durchgangsstrassen eine derart untergeordnete Bedeutung zukomme, dass auch dort die Rechtsvortrittsregel nicht gelte (BGE 112 IV 88; ferner BGE 91 IV 41 und 146).

Die Bedeutung von Trottoirüberfahrten

Für die Anordnung einer Trottoirüberfahrt werden zwingende Voraussetzungen hinsichtlich der Lage im Bezug zur Siedlung, der Lage im Netz, der betrieblichen Aspekte und der erforderlichen Sichtverhältnisse verlangt. Die Ausarbeitung dieser Normen obliegt dem VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute – Forschung und Normierung im Strassen- und Verkehrswesen).

Was ist ein Trottoir?

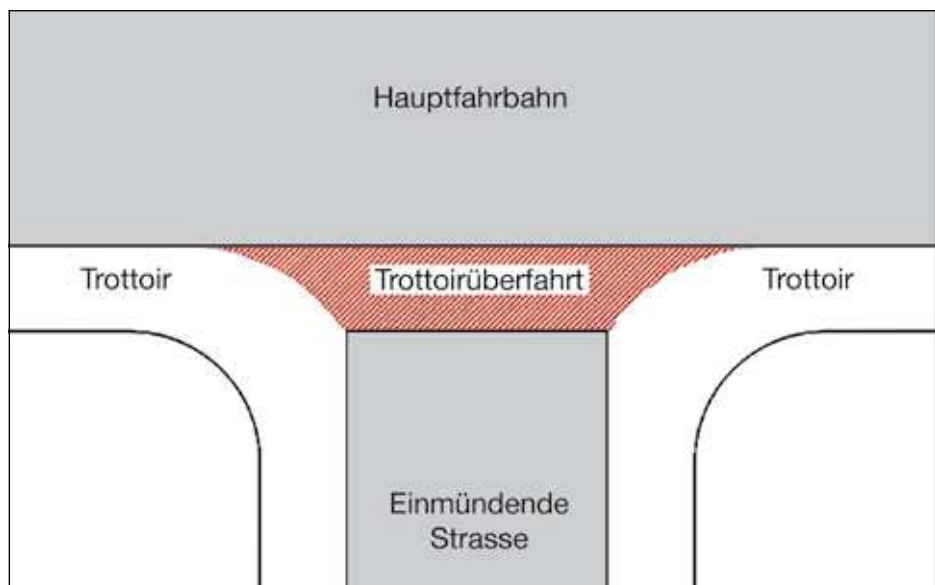
Der Begriff «Trottoir» ist im SVG bis heute nicht klar definiert. Die VSS-Norm SN 640 200 umschreibt den Begriff Gehweg/Trottoir wie folgt:

«Gehwege oder Trottoirs sind für Fussgänger bestimmte, von der Fahrbahn durch

bauliche Massnahmen getrennte Verkehrsstreifen.» Trottoir ist der unmittelbar entlang der Fahrbahn geführte, von dieser baulich abgegrenzte Teil einer Strasse, der den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten ist. Das Trottoir muss gegenüber der Fahrbahn grundsätzlich nicht erhöht sein, eine bauliche Abgrenzung muss aber gegeben sein, wobei nicht definiert ist, wie diese bauliche Abgrenzung zu erfolgen hat (dies soll später auf Normebene erfolgen). Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten (fäG) müssen grundsätzlich das Trottoir benutzen, ausser in Tempo-30- und Begegnungszonen oder bei verkehrsarmen Strassen. Ebenso ist es bei entsprechender Signalisierung zulässig, dass die Nutzung des Trottoirs durch Velofahrende gestattet ist. Als fäG werden alle mit Rädern oder Rollen ausgestatteten Fortbewegungsmittel bezeichnet, die ausschliesslich durch eigene Körperkraft angetrieben werden. Dazu gehören Rollschuhe, Inline-Skates, Skateboards, Trottinette sowie Einräder, Laufräder und Kindervelos. Fahrräder und Invalidenfahrräder gelten nicht als fäG.

Was ist eine Trottoirüberfahrt?

Auch die Trottoirüberfahrt ist im SVG nicht klar definiert. In der VSS-Norm SN 640 240 wird der Begriff wie folgt festgelegt: Die Trottoirüberfahrt ist eine als Trottoir ausgebildete Verkehrsfläche, die längs



GRAFIKEN RG

einer Hauptfahrbahn und quer über eine einmündende Strasse führt. Sie ist auf beiden Seiten mit einer Niveaudifferenz von der Fahrbahn abgegrenzt. Die angrenzenden Trottoirs sind ohne Niveaudifferenz angebunden.

Die Einlenkerradien sind im Bereich der Trottoirüberfahrt unterbrochen. Fahrzeuge, die über eine Trottoirüberfahrt fahren, müssen den Fussgängern und sonstigen Benutzern, denen die Nutzung des Trottoirs gewidmet ist, sowie den Benutzern der Hauptfahrbahn Vortritt gewähren. d. h. die Ausfahrt ist vortrittsbelastet, weil sie eine

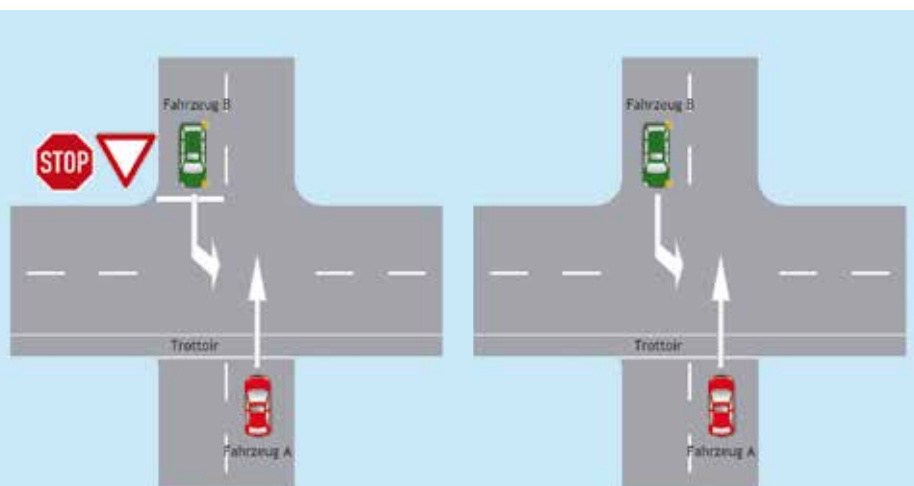
Ausfahrt ist, nicht weil sie über ein Trottoir führt. Eine bauliche Abgrenzung des Trottoirs bleibt jedoch selbstverständlich weiterhin notwendig.

«Trottoir muss eindeutig erkennbar sein»

Auch das Bundesamt für Strassen Astra bestätigt gegenüber L-drive, dass es keine bundesrechtliche Definition für den Begriff «Trottoir» gebe. Einigkeit bestehe weitgehend darin, dass sich das Trottoir direkt an die Fahrbahn anschliessen, von dieser aber baulich abgetrennt sein müsse. Umstritten sei demgegenüber, ob zwischen dem Trottoir und der Fahrbahn ein Niveauunterschied bestehen müsse: «Entscheidend ist unseres Erachtens, dass ein Trottoir als solches für den Strassenbenützer eindeutig erkennbar ist. Sofern es sich aus der Gesamtbetrachtung unmissverständlich ergibt, dass es sich um ein Trottoir handelt, ist ein Niveauunterschied also nicht zwingend erforderlich. Trottoirüberfahrten müssen aus unserer Sicht gegenüber der parallel führenden Fahrbahn aber stets erhöht sein, damit sie unmissverständlich als solche erkannt werden können.»

Fortsetzung folgt

GRAFIK RG



Gemäss Bundesgerichtsentscheid BGE 117 IV 498 hat Fahrzeug B Vortritt vor A, das über ein Trottoir ohne Vortrittssignalisation geradeaus fährt. Dabei spielt es keine Rolle, ob das nach links abbiegende Fahrzeug B eine Signalisation «Stop» oder «Kein Vortritt» (Grafik 1) oder keine Vortrittssignalisation hat (Grafik 2):

→ Fahrzeug A ist vortrittsbelastet.

Nothilfe

SanPool - bereits 10 Jahre - erfolgreich



"Der Nothilfekurs ist mein
Erstkontakt zum Kunden
und muss daher ein positives
Erlebnis sein"

Nothilfeinstruktor

Ausbilder für Nothilfekurse

Wir bieten Ihnen eine Partnerschaft

SanPool bildet seit 10 Jahren Ausbilder für Nothilfekurse aus und bietet in allen Landesteilen Kurse an.

Kompetent, dynamisch und motiviert...
sind Sie nach Abschluss der Ausbildung in Basel. Sie werden in der Lage sein, als Erwachsenenbildner, junge Menschen zum Thema Nothilfe zu begeistern und ihnen einen guten Start zur Führerausbildung ermöglichen.

Medienpaket

Das praxisorientierte Medienpaket der SanPool spricht Sie als Kursleiter an und begeistert die heutige Generation an Kursteilnehmern.

Ausweis

Die Ausweise der SanPool können Sie dank unserem Online-Druckverfahren direkt bei Kursabschluss abgeben oder bei uns bestellen.

Ausbilderin für Nothilfekurse (Nothilfeinstruktorin)
Ausbilder für Nothilfekurse (Nothilfeinstruktor)

nächster Instruktorienkurs Start am 21.03.2014

 SanPool

Tel. 061 602 06 06
info@sanpool.ch
www.sanpool.ch



KANTONAL-BERNISCHER AUTOFÄHRER-VERBAND
BILDUNGSZENTRUM

DIE AUS- UND WEITERBILDUNG FÜR ...

... Fahrlehrer/innen der Kat. B

- Mo, 20.01.2014 Fahren auf winterlichen Strassen
- Mi, 05.03.2014 Aktuelle Fahrzeugtechnik
- Mi, 19.03.2014 Neuer Wind im VKU
- Do, 10.04.2014 Ausbildung der Kat. BE
- Do, 01.05.2014 ECO-Fahren im prakt. und theor. Unterricht
- Do, 26.06.2014 Verkehrsunfälle: Verhalten und Massnahmen

... Fahrlehrer/innen der Kat. A

- Di, 22.04.2014 Die Motorrad-Ausbildung nach der Praktischen Grundschulung
- Mi, 23.07.2014 Motorradunfälle und Massnahmen
- Juni / Juli 2014 Motorrad-Fahrtechnik (Flugplatz Interlaken)

... Fahrlehrer/innen der Kat. C und Chauffeure CZV

- Sa, 04.01.2014 Fahren auf winterlichen Strassen mit schweren Motorwagen

... Moderator/innen (Aus- und Weiterbildung)

- Do, 06.02.2014 Moderatorenausbildung - Hauptmodul
Einführungsabend / Dauer: 10 Tage
- Erweiterung der Methoden des 2. WAB-Tages (Kursdaten nach Wunsch)

Weitere Kurse und Kursdaten 2014, Kursprogramme, Anmeldungen

- Internet www.kbav.ch ■ Email weiterbildung@kbav.ch ■ Telefon 031 335 63 63

KBAV, Wankdorffeldstrasse 102, 3000 Bern 22
Tel: 031 335 63 63 / Fax: 031 335 62 63 / www.kbav.ch / Email: sekretariat@kbav.ch



Weiterbildung für Fahrlehrer

13.02.2014, Spreitenbach

Kurs 4: Neues aus der Automobilindustrie

28.02.2014, Frick

Kurs 11: Autotechnik Auffrischkurs

28.02.2014, Balsthal

Kurs 2: Tunnelbrand – ein heisses Thema

11.04.2014, Zürich

Kurs 12: Positives Konfliktmanagement

25.04.2014, Nottwil

Kurs 5: Sehen im Verkehr

Anmeldung unter:

www.verkehrsschulung.ch

Telefon 061 333 06 59





FOTO ZVG

Le trottoir continu est clairement reconnaissable; donc, pas question de priorité pour le véhicule qui débouche en traversant le trottoir.

Chiaramente riconoscibile l'attraversamento del marciapiede. Il veicolo che vi svolta non ha nessuna precedenza su tutti gli altri utenti.

Klar erkennbare Trottoirüberfahrt: Das einmündende Fahrzeug hat keinen Vortritt gegenüber allen anderen Fahrzeugen.

Dossier: Les trottoirs continus (1^{re} partie)

Pas de priorité

Ravaldo Guerrini

Qu'est-ce qu'un trottoir continu et quelles règles de priorité impose-t-il? Le sujet est délicat vu la diversité et les incidences des aménagements. Dans le présent article, *L-drive* se penche sur le cadre juridique. Des situations concrètes seront abordées dans les prochaines éditions.

Quelques extraits d'un arrêt (en allemand) de la cour de cassation du Tribunal fédéral de 1991 (ATF 117 IV 498) permettent de débroussailler les bases juridiques et les définitions.

Bases juridiques et définitions

Selon l'art. 36, al. 2 de la loi sur la circulation routière (LCR), le véhicule qui vient de droite a la priorité aux intersections. L'art. 1, al. 1 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) stipule que les routes sont des voies de communication utilisées par des véhicules automobiles,

des véhicules sans moteur et des piétons. Selon art. 1, al. 8, 1^{re} phrase, les intersections sont des croisées, des bifurcations ou des débouchés de chaussées. On peut en conclure que la règle de la priorité de droite est valable par principe lorsque des chaussées se croisent sous forme d'intersections, de bifurcations ou de débouchés.

Les exceptions à la règle

Loi et ordonnance prévoient cependant des exceptions à la règle. D'après l'art. 36, al. 2 LCR, les véhicules circulant sur une route signalée comme principale ont la priorité, même s'ils viennent de gauche. Est réservée toute réglementation différente de la circulation imposée par des signaux ou par la police. L'art. 1, al. 8, 2^e phrase de

l'OCR stipule en outre que les endroits où débouchent sur la chaussée des pistes cyclables, des chemins ruraux ou des sorties de garages, de places de stationnement, de fabriques, de cours, etc., ne sont pas des intersections. Comme le constate le Tribunal fédéral, l'art. 15, al. 3 OCR concorde avec ce qui précède. Il prévoit en effet que 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.

Risque d'accident

Les exceptions à la règle de la priorité de droite prévues à l'art. 1, al. 8, 2^e phrase de l'OCR impliquent un risque d'accident. Dans l'intérêt de la sécurité routière, elles devraient se limiter aux situations où des conducteurs qui ne sont pas du lieu sont censés les reconnaître, même sans signa-

lisation particulière et par visibilité réduite. En cas de doute, c'est toujours la norme et non l'exception qui fait foi (ATF 107 IV 49 E. 3a). La cour de cassation a retenu des critères objectifs pour savoir s'il s'agit de situations d'exception. Ils ont principalement trait aux exemples cités à l'art. 1, al. 8, 2^e phrase de l'OCR.

Concrètement, il s'agit de sorties qui, indépendamment de leur aménagement, ne concernent que des immeubles ou des places de stationnement isolés. Ces larges voies de circulation asphaltées peuvent atteindre les 100 m de longueur (ATF 107 IV 49 E. 3b renvoyant à 99 IV 222). Les chemins ruraux étroits et non asphaltés sont aussi considérés comme une exception. Lorsque la situation ne correspond pas aux exemples prévus par l'art. 1, al. 8, 2^e phrase de l'OCR, la cour de cassation se repose sur l'importance de la voie en termes de trafic, en particulier par rapport à la route sur laquelle elle débouche. Elle arrive à la conclusion que des ruelles à disposition de quelques personnes ou des impasses ne concernant que quelques immeubles sont à ce point insignifiantes par rapport à la chaussée sur laquelle elles débouchent, qu'elles ne peuvent pas bénéficier de la priorité de droite (ATF 112 IV 88; ATF 91 IV 41 et 146).

La signification des trottoirs continus

L'aménagement d'un trottoir continu est sujet à des contraintes par rapport au quartier, au réseau routier, aux aspects techniques de sa construction et aux conditions de visibilité. Les normes sont fixées par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS).

Qu'est-ce qu'un trottoir?

La LCR ne définit pas clairement ce qu'est un trottoir. Selon la norme SN VSS 640 200, le trottoir est une voie réservée aux piétons, séparée de la chaussée par des mesures architectoniques. Destiné au guidage du trafic piéton, le trottoir longe donc la chaussée dont il est séparé. Il ne doit pas nécessairement être surélevé mais sa construction, au sujet de laquelle il n'existe pas de prescription, doit permettre de le

reconnaître. Une norme est en préparation. Les engins assimilés à des véhicules doivent être utilisés sur les trottoirs, sauf dans les zones 30 et les zones de rencontre ou lorsque les routes sont à faible densité de trafic. L'utilisation du trottoir est concédée aux cyclistes par une signalisation appropriée.

Sont réputés engins assimilés à des véhicules les moyens de locomotion à roues ou à roulettes mus par la seule force musculaire des utilisateurs, tels que les patins à roulettes, rollers, trottinettes et vélos d'enfants. Les cycles et les chaises d'invalides ne sont pas considérés comme des engins assimilés à des véhicules.

Qu'est-ce qu'un trottoir continu?

La LCR ne donne pas non plus de définition claire du trottoir continu. Selon la norme SN 640 240, c'est une surface de circulation conçue comme trottoir qui longe la route principale et traverse un débouché de chaussée. Le trottoir continu est séparé de la chaussée par une surélévation latérale. Il ne présente pas de différence de niveau avec les trottoirs adjacents.

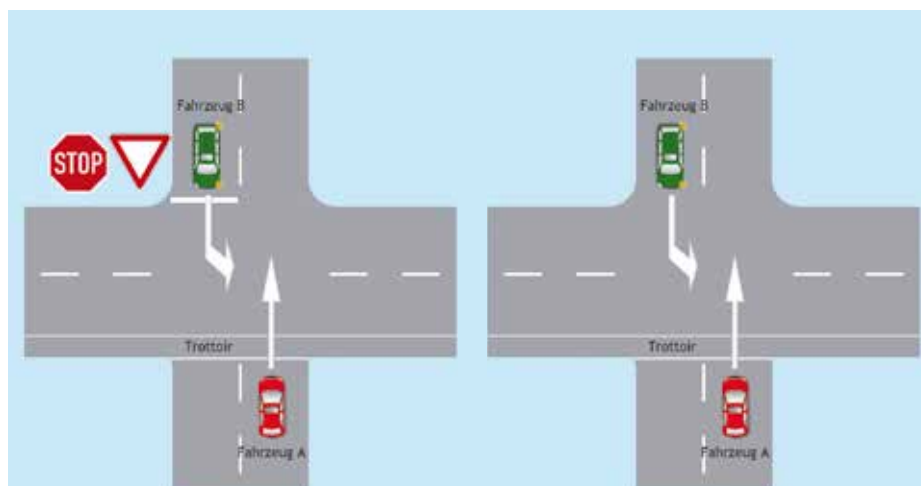
Les rayons de raccordement sont interrompus dans la zone du trottoir continu. Les véhicules qui traversent un trottoir continu doivent accorder la priorité aux piétons et aux autres usagers autorisés à utiliser le trottoir, ainsi qu'aux usagers

de la route principale. Autrement dit, il n'y a pas de droit à la priorité sur une sortie, non pas parce que c'est une sortie mais parce qu'elle traverse un trottoir continu. La délimitation architectonique restera de mise à l'avenir.

«Le trottoir doit être reconnu en tant que tel»

L'Office fédéral des routes (OFROU) confirme à L-drive qu'il n'existe pas de définition juridique du trottoir au niveau fédéral. Par contre, il y a entente sur le fait que le trottoir doit être contigu à la chaussée tout en étant séparé du point de vue architectonique. Mais la question de savoir si le trottoir doit être surélevé prête à controverse. «Ce qui compte selon nous c'est que les usagers de la route reconnaissent clairement le trottoir. Si, tout bien considéré, il ne fait aucun doute qu'on se trouve en présence d'un trottoir, une différence de niveau ne s'impose pas. Par contre, nous estimons que par rapport à la chaussée parallèle, le trottoir continu doit toujours être surélevé pour qu'on le reconnaisse en tant que tel.»

A suivre



Selon l'ATF 117 IV 498, le véhicule B a la priorité sur le véhicule A qui traverse un trottoir et continue tout droit en l'absence d'un signal de priorité. Peu importe si, pour le véhicule B qui oblique à gauche, il existe un signal «Stop» ou «Cédez le passage» (graphique 1) ou pas de signalisation du tout (graphique 2):

→ Le véhicule A n'a pas la priorité.

Dossier Attraversamento del marciapiede continuo – 1ª parte

Attraversamento del marciapiede continuo – nessuna precedenza

Ravaldo Guerrini

Che cosa è un marciapiede continuo? E come sono le norme di precedenza da tali? È un argomento complesso, date le molte varianti strutturali e il loro significato. In una prima parte, *L-drive* illustrerà le basi. Nei prossimi numeri si affronteranno le situazioni concrete e la cui interpretazione.

Di cosa si tratta? Al fine di chiarire le basi giuridiche e concettuali aiuta una sentenza della Corte di Cassazione del Tribunale federale del 1991 (BGE 117 IV 498), citati di seguito in sintesi:

Basi giuridiche e concetti

Agli incroci, ai sensi dell'art. 36 cv 2 LCStr (legge sulla circolazione stradale), la precedenza spetta al veicolo che giunge da destra. Le strade sono aree utilizzate dai veicoli a motore, dai veicoli senza motore o dai pedoni dove la parte della strada destinata alla circolazione dei veicoli è chiamata carreggiata (art. 1 cv 1 e 4 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale ONC). Le intersezioni sono i crocevia, le biforcazioni o gli sbocchi di

carreggiate (art. 1 cv 8 frase 1 ONC). Da questa descrizione consegue che la norma di precedenza dell'articolo 36, cv 2, LCStr di principio vige sempre quando strade s'incontrano sotto forma d'incroci, biforcazioni o sbocchi o s'incrociano.

Deroghe alla norma di precedenza da destra ...

Per questa norma, la legge e l'ordinanza prevedono delle deroghe. Così ai sensi dell'art. 36 cv 2 LCStr, i veicoli che circolano sulle strade designate principali hanno la precedenza anche se giungono da sinistra in cui è riservato qualsiasi altro disciplinamento mediante segnali o ordini della polizia. Inoltre vige, ai sensi dell'art. 1 cv 8 frase 2 ONC, che i punti in cui le ciclopiste, le strade dei campi, l'uscita da un'autorimessa, da un parcheggio, da una fabbrica o da un cortile ecc. incontrano la carreggiata non sono intersezioni. In

concordanza con ciò – come lo precisa il Tribunale federale – è l'art. 15 cv 3 ONC, chi si immette in una strada principale o secondaria uscendo da una fabbrica, da un cortile, da un'autorimessa, da strade dei campi, 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.

... a rischio d'incidenti

Le deroghe alle norme di diritto di precedenza da destra, come li prevede l'art. 1 cv. 8 frase 2 ONC, sono a rischio di incidenti. Nell'interesse della sicurezza del traffico, esse devono pertanto essere limitate ai casi che sono inequivocabilmente riconoscibili anche senza segnalazione per chi è coinvolto, persino per i forestieri e in condizioni di visibilità ridotta. In caso di dubbio, optare sempre per l'ordinanza normale e non per la deroga (BGE 107 IV 49 E. 3a). La Corte di Cassazione ha stabilito criteri oggettivi quando una tale eccezione è da accettare. In concreto si tratta degli esempi menzionati esplicitamente nell'art. 1 cv 8 frase 2 ONC.

Tra cui in particolare, le uscite che servono solo i singoli edifici o parcheggi, a prescin-



FOTO ZVG

Il veicolo rosso, nonostante esce da un dare precedenza, ha la precedenza sul veicolo bianco che deve attraversare il marciapiede.

Même en présence du signal «Cédez la priorité», le véhicule rouge aurait la priorité sur le blanc qui traverse un trottoir continu.

Fahrzeug Rot hat – trotz «Kein Vortritt»-Zeichen – Vortritt gegenüber Fahrzeug Weiss, das eine Trottoirüberfahrt überqueren muss.

dere dalla loro costruzione, comprese le zone larghe pavimentate e lunghe ca. 100 m. (BGE 107 IV 49 E. 3b accennando a 99 IV 222). Inoltre, esiste una situazione eccezionale nelle strade di campagna strette e non asfaltate. Per i casi in cui una classificazione non è a norma degli esempi dati nell'art. 1 cv 8 frase 2 ONC, la Corte di Cassazione si domanda anche all'importanza della nei confronti della strada con la quale s'incontra. Essa ha così riconosciuto, che le stradine a disposizione di determinate persone o strade senza uscita che servono soltanto a poche case, hanno talmente poca importanza che anche lì non vige il diritto di precedenza da destra (BGE 112 IV 88; e BGE 91 IV 41 e146).

Il significato dei marciapiedi continui

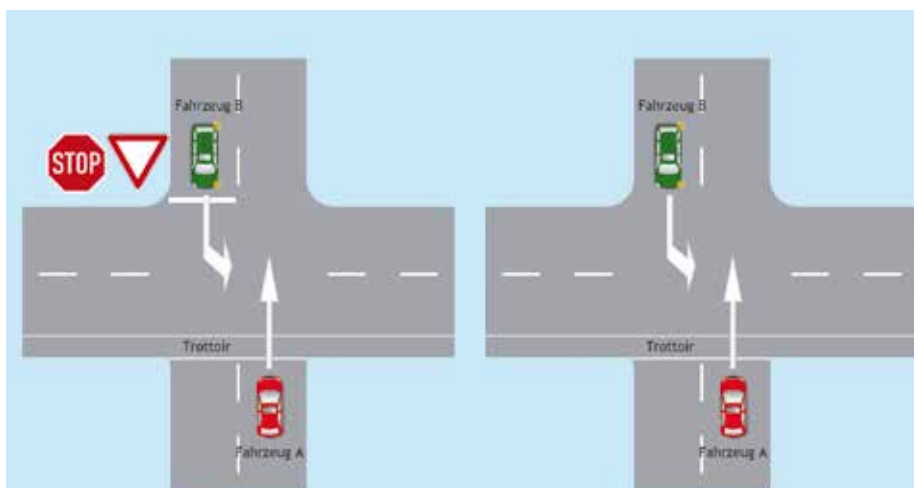
Per la sistemazione di un marciapiede continuo ci sono dei requisiti obbligatori in quanto all'ubicazione riguardo all'agglomerato, alla situazione nella rete, agli aspetti operativi e alla visibilità necessaria. L'elaborazione di queste norme sottostà all'VSS (Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti-ricerche e normalizzazione in materia di strade e trasporti).

Cosa è un marciapiede?

Tuttora il termine «marciapiede» non è definito chiaramente nella LCStr. La norma VSS SN 640 200 descrive il termine passaggio pedonale/marciapiede quanto segue:

«Passaggi pedonali o marciapiedi sono spazi riservati al transito dei pedoni, e delimitati o protetti dalla carreggiata.» Il marciapiede è la parte posizionata al lato di una strada delimitata architettonicamente, riservata ai pedoni. Il marciapiede non deve essere rialzato necessariamente, una delimitazione architettonica deve esserci però, come essa deve essere, non è definito (questo dovrebbe essere regolato normativo). Gli utenti di mezzi simili a veicoli, di principio devono utilizzare il marciapiede, ad eccezione delle zone a velocità 30 e zone d'incontro o strade poco trafficate. L'utilizzo dei marciapiedi è consentito ai ciclisti con segnalazione appropriata.

I mezzi simili a veicoli sono mezzi di sposta-



Secondo la sentenza del Tribunale federale BGE 117 IV 498, il veicolo B ha la precedenza sul veicolo A, il quale attraversa un marciapiede continuo senza cartello di diritto di precedenza. Non importa se il veicolo B che svolta a sinistra abbia un cartello stradale «Stop» o «nessun precedenza» (grafica 1) o nessun cartello di precedenza (grafica 2):

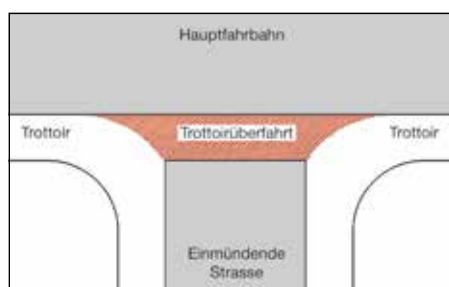
-> il veicolo A è gravato dall'obbligo di cedere la precedenza.

mento muniti di ruote o rotelle che vengono azionati dalla sola forza fisica dell'utente, come pattini a rotelle, pattini in linea, monopattini o velocipedi per bambini. I velocipedi e le carrozzelle per invalidi non sono considerati mezzi simili a veicoli.

Che cosa è un attraversamento di marciapiede continuo?

Anche l'attraversamento di un marciapiede continuo non è definito chiaramente nella LCStr. Nella norma SN 640 240, il termine è definito come segue:

L'attraversamento del marciapiede è una zona di traffico marcata che è posto al lato di una strada e che attraversa una strada sboccante. Esso è delimitato su entrambi i lati con un dislivello. I marciapiedi adiacenti sono collegati senza differenza di livello. I raggi di sterzata sono interrotti nella zona dell'attraversamento del marciapiede. I veicoli che attraversano un marciapiede,



devono lasciare la precedenza ai pedoni e agli altri utenti, ai quali è destinato l'utilizzo del marciapiede, così come agli utenti della strada principale, questo significa che l'uscita non ha il diritto di precedenza perché attraversa un marciapiede ma perché è una uscita. Una delimitazione architettonica del marciapiede sarà necessaria anche in futuro.

«Il marciapiede deve essere riconoscibile chiaramente»

Anche l'Ufficio federale delle strade conferma nei confronti di L-drive, che non esiste una definizione secondo disposizione del diritto federale per il termine «marciapiede». Un consenso esiste sostanzialmente nel fatto che il marciapiede deve essere collegato direttamente con la strada, ma deve essere separato strutturalmente. È discusso per contro, se tra il marciapiede e la carreggiata ci deve essere una differenza di livello. «Secondo noi è decisivo per gli utenti della strada che il marciapiede venga riconosciuto come tale. Se dalla visione d'insieme risulta chiaramente che si tratta di un marciapiede, una differenza di livello non è fondamentale. Dal nostro punto di vista, gli attraversamenti dei marciapiedi, devono sempre essere rialzati in modo che possano essere chiaramente identificati come tali.»

Continua