



## Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei  
Marktgasse 2  
9050 Appenzell  
Telefon +41 71 788 93 11  
info@rk.ai.ch  
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

---

Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
3003 Bern

Appenzell, 24. Januar 2019

### **Änderung Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Oktober 2018 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Änderung von Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Die detaillierte Stellungnahme entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

### **Im Auftrage von Landammann und Standeskommission**

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

*Beilage:* Fragebogen

*Zur Kenntnis an:*

- raphael.kraemer@astra.admin.ch
- Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 10d, 9050 Appenzell
- Ständerat Ivo Bischofberger, Ackerweg 4, 9413 Oberegg
- Nationalrat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell



R383-0494

# Vernehmlassung

## Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

### Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch: Kanton Appenzell I.Rh.

Kanton: <input checked="" type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input type="checkbox"/>
Absender: Standeskommission Kanton Appenzell I.Rh. Marktgasse 2 9050 Appenzell	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (\*.doc oder \*.docx) zurücksenden an [raphael.kraemer@astra.admin.ch](mailto:raphael.kraemer@astra.admin.ch).

# Fragen

## Änderung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

### Allgemeine Fragen

1. Haben Sie Bemerkungen allgemeiner Art zur vorgeschlagenen Revision?

JA  NEIN

Bemerkungen:

2. Sind Sie damit einverstanden, wenn die neuen Vorschriften ca. 6 Monate nach dem Beschluss des Bundesrates in Kraft treten?

JA  NEIN

Bemerkungen:

Es ist unabdingbar, dass die Änderungen aktiv und adressatengerecht kommuniziert werden. In der Pflicht sehen wir hier einerseits das Bundesamt für Strassen, die Strassenverkehrsbehörden und Kontrollorgane der Kantone, andererseits auch die Verkehrs- und Fahrlehrerverbände etc. Auch ist sicherzustellen, dass die Frist ausreicht, damit die Lern- und Prüfungsmittel zeitgerecht an die neuen Vorschriften angepasst werden können.

### Verkehrsregeln

- a) Verkehrsregelverordnung (VRV)

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung VRV einverstanden?

JA  NEIN  NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

2. Sind Sie mit Art. 1 Abs. 10 E-VRV einverstanden?

JA  NEIN  NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 3 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Es sollte, wie in den Erläuterungen dargelegt, im Verordnungstext ergänzt werden, dass der Fahrzeugführer den Vorgang zu überwachen hat und für das Manöver verantwortlich bleibt.

4. Sind Sie mit Art. 3a Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 4 Abs. 2 und 3 VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Die heutige Formulierung ist sinnvoll. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sollte nicht darauf verzichtet werden.

6. Sind Sie mit Art. 5 Abs. 2 E-VRV einverstanden

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für leichte Personenwagen mit Anhängern ist aus nachfolgenden Gründen abzulehnen:

Die Erhöhung auf 100km/h wird zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der linken Fahrbahn auf Autobahnen führen, da der Schwerverkehr überholt werden kann.

Dadurch werden diese Fahrzeuge, die ihrerseits nur mit maximal 100km/h fahren, den Verkehrsfluss auf der Überholspur zusätzlich verlangsamen und die Durchlaufkapazität senken.

Die meisten in der Schweiz immatrikulierten Anhänger sind mit einer Vmax von 80km/h typengeprüft. Dies hat zur Folge, dass für jeden Anhänger abgeklärt werden muss, ob er für 100km/h zugelassen werden kann oder nicht. Dies muss zudem entsprechend im Fahrzeugausweis eingetragen werden. Für die Kontrollorgane wird es nicht oder nur mit grossem Aufwand möglich sein, entsprechende Kontrollen und Kontrollmessungen

durchzuführen. Eine zusätzliche Gefahr geht von denjenigen Fahrzeughaltern aus, die diese Abklärung nicht machen lassen und somit Anhänger benützen, die den Vorschriften nicht entsprechen (z.B. Reifen nur für 80km/h). Es ist fraglich, ob die Fahrzeugführer dieser Kombinationen die im erläuternden Bericht erwähnte Selbstverantwortung tatsächlich wahrnehmen werden.

Im Gegensatz zum übrigen Europa werden beim vorliegenden Entwurf alle leichten Motorfahrzeuge mit einem Anhänger neu 100km/h fahren dürfen. Darunter fallen offenbar auch Sattelschlepper, leichte Nutzfahrzeuge oder Pick-Ups mit einem Gesamtgewicht von jeweils maximal 3'500kg. Diese Fahrzeuge verkehren meistens mit einem Gesamtzuggewicht von bis zu 10 Tonnen (möglich sind sogar bis zu 14 Tonnen).

Die EU hat die maximale Anhängelast an leichten Motorwagen auf 3.5t begrenzt. Diese Begrenzung wurde in der Schweiz nicht übernommen. Ohne klare Rahmenbedingungen wie in Deutschland (<https://www.tuev-nord.de/de/privatkunden/verkehr/auto-motorrad-caravan/gespanne-100kmh-zulassung/>) ist zu befürchten, dass die Unfälle mit Anhängern zunehmen werden.

Der Vorschlag ist unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit nicht ausreichend ausgereift. Es drängen sich weitere Abklärungen auf.

Vor einer allfälligen Zulassung des Anhängers bis 100km/h müsste der betroffene Anhänger bei einem Strassenverkehrsamt mit Rahmenbedingungen wie beispielsweise in Deutschland geprüft werden und danach mit einem Eintrag im Fahrzeugausweis und einer Markierung der maximal zulässigen Geschwindigkeit versehen werden. Die Strassenverkehrsämter könnten die technische Kontrolle an Fachbetriebe delegieren.

Technisch nicht taugliche Anhänger haben bei Geschwindigkeiten über 80km/h ein hohes Schlingerrisiko und weisen eine unzumutbare Gefährdung auf.

7. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 7 VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Es kommt erfahrungsgemäss immer wieder vor, dass sich Fahrzeugführende auf den Standpunkt stellen, sie hätten an einem Hindernis links vorbeifahren dürfen, da ja sonst ein Signal 2.34 (Hindernis rechts umfahren) angebracht wäre. In solchen Situationen schafft eine konkrete Bestimmung mehr Klarheit als eine Herleitung aus Grundsätzen. Bei einer Abschaffung der Bestimmung steigt die Gefahr einer Rechtsunsicherheit, weshalb vermehrt (eigentlich unnötige) Signale angebracht werden müssen, die ihrerseits die Sichtbarkeit von Zufussgehenden beeinträchtigt.

8. Sind Sie mit Art. 8 Abs. 5 E-VRV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

<p>Bemerkungen: Aufgrund des Bagatelcharakters eines allfälligen Missachtens der Vorschrift sollte ein Ordnungsbussentatbestand geschaffen werden.</p> <p>Für temporäre Einengungen auf Autobahnen gemäss SN 640 885 ist die Regelung unklar und könnte zu Verkehrssicherheitsproblemen führen. Die Formulierung «unmittelbar vor Beginn der Verengung» wäre auf der Höhe eines Anpralldämpfers. Der Übergang sollte jedoch bereits 150m vorher auf der Höhe der Andreasstreifen abgeschlossen sein. Das sollte klargestellt werden.</p>
--

9. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 1 E-VRV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

<p>Bemerkungen:</p>
---------------------

10. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

<p>Bemerkungen:</p>
---------------------

11. Sind Sie mit Art. 27 Abs. 6 E-VRV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

<p>Bemerkungen: Zusätzlicher Hinweis zu Art. 27 Abs. 3 VRV: Das Verbot, Begleitpersonen mitzuführen, sollte auf Motorräder beschränkt werden.</p>
---

12. Sind Sie mit Art. 36 Abs. 5 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Die Lockerung ist im Sinne der Verbesserung des Verkehrsflusses grundsätzlich zu begrüßen. Mit der vorgeschlagenen Formulierung wird allerdings weder für die Verkehrsteilnehmenden noch für die polizeilichen Kontrollorgane Klarheit bezüglich der Unterscheidung zwischen dem erlaubten Rechtsvorbeifahren und dem verbotenen Rechtsüberholen geschaffen. Der Gesetzgeber überlässt es der Polizeipraxis und der Rechtsprechung, die unbestimmten Rechtsbegriffe «gebotene Vorsicht» sowie «Aus-schwenken und Wiedereinbiegen» zu konkretisieren. Dies ist unbefriedigend. Der Revisionsvorschlag ist daher zu präzisieren. Dies könnte beispielsweise mittels einer Definition der zulässigen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen «überholtem» und vorbeifahrendem Auto sowie einer Definition der Anzahl überholter Fahrzeuge im Verhältnis zu einer bestimmten Streckenlänge, auf der nach dem Rechtsvorbeifahren nicht erneut die linke Spur gewechselt werden darf, geschehen.

Bei einer Teillockerung gemäss der vorgeschlagenen Regelung ist festzuhalten, dass das Rechtsüberholen im Regelfall nicht mehr aufgrund von Art. 90 Abs. 2 SVG bestraft werden kann. Das Bundesgericht begründete die Schwere der Verkehrsregelverletzung jeweils damit, dass es festhielt, es müsse niemand damit rechnen, dass er rechts überholt werde oder dass ein Auto rechts an ihm vorbeifahre, weshalb ein solches Manöver sehr gefährlich sei. Diese Argumentation wird mit der Neuregelung hinfällig.

Das Rechtsüberholen ohne zusätzliche Gefährdung, wie einem ungenügenden Abstand beim wieder Einbiegen, sollte bei der vorgeschlagenen Regelung nur noch mit einer Ordnungsbusse geahndet werden.

13. Sind Sie mit Art. 36 Abs. 7 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Diese Neuerung wird begrüsst und entspricht einem berechtigten Anliegen der Blaulichtorganisationen. Es ist unabdingbar, dass die Einführung dieser Bestimmung proaktiv durch das Bundesamt für Strassen begleitet werden muss.

Neben Hilfsfahrzeugen sollten Fahrzeuge des Strassenunterhalts explizit erwähnt werden.

14. Sind Sie mit Art. 41 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Die heutige Regelung ist genügend. Falls an der neuen Regelung festgehalten wird, sollte das Alter für die Trottoirfreigabe für Fahrräder auf 10 Jahre herabgesetzt werden.

15. Sind Sie mit Aufhebung von Art. 44 VRV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

16. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 55 Abs. 3 VRV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

17. Sind Sie mit Art. 58 Abs. 2, 2<sup>bis</sup> und 4 E-VRV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 91a Abs. 1 Bst. k und l E-VRV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 92 Abs. 6 E-VRV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

In den Unterlagen findet sich keine entsprechende Bestimmung.



20. Sind Sie mit Art. 97a E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

b) Nationalstrassenverordnung (NSV)

21. Sind Sie mit Art. 6 Abs. 2 und 3 E-NSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

## Signalisationsvorschriften

### a) Signalisationsverordnung (SSV)

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Radwege scheinen für schnelle E-Bikes (Tretunterstützung bis 45km/h) nicht geeignet zu sein, da die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Benutzern erheblich sind (Fussgänger mit Kinderwagen und E-Bike).

Das Gefährdungs- und Konfliktpotential ist zu gross. In diesem Zusammenhang ist auf die steigenden Unfallzahlen mit E-Bikes hinzuweisen. Auf Radwegen sollten nur E-Bikes bis 25km/h zugelassen werden. Sofern die Zulassung beibehalten wird, stellt sich die Frage der Regulierung mittels Geschwindigkeitslimiten.

2. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 1 Abs. 9 und 10 SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 6 Abs. 2 SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit Art. 19 Abs. 1 Bst. d E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Der Einbezug schwerer Arbeitsmotorwagen in das Fahrverbot verunmöglicht es Feuerwehren, Übungsfahrten und Einsatzübungen in solchen Gebieten zu machen. Vorab Wohngebiete sind mit solchen Verboten belegt (Lärmschutz, Verkehrsleitung etc.), doch muss die Feuerwehr auch in solchen Gebieten - im Sinne der öffentlichen Sicherheit - Übungen durchführen können. Übungsfahrten der Feuerwehr beinhalten nicht nur das eigentliche Fahrtraining, sondern auch die Beübung der Maschinistenfunktionen (Tank-

löschfahrzeuge, Ersteinsatzfahrzeuge, Autodrehleitern, Hubrettungsfahrzeuge, Pionierfahrzeuge etc.). Dieses Verbot würde nicht nur die Feuerwehr einschränken, sondern auch die Sicherheit der betroffenen Gebiete.

Antrag:

Schwere Motorwagen der Feuerwehr sind in jedem Fall von diesem Verbot auszunehmen. Es ist eine Ausnahme - ähnlich jenem für das Nachtfahrverbot (Art. 91a Abs. 1 lit. d der Verkehrsregelnverordnung) aufzunehmen:

«Ausgenommen sind Fahrten der Feuerwehr, des Zivilschutzes, der Sanität, der Polizei und des Militärs sowie Fahrten zur Hilfeleistung bei Katastrophen».

5. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 1 und 2 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

6. Sind Sie mit Art. 26 Abs. 2 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

7. Sind Sie mit der Aufhebung von Art. 31 Abs. 3 SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 33 Abs. 1 E-SSV einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Die Bestimmung ist nicht verständlich formuliert. Es ist unklar, wer die «anderen Straßenbenutzer» sind. Auch der Hinweis auf Art. 40 Abs. 2 VRV ist nicht verständlich. Aus der Bestimmung sollte für den Rechtsanwender klar hervorgehen, für wen der Vortritt aufgehoben gilt.

Sieh zudem den allgemeinen Hinweis betreffend die Benützung von Radwegen mit schnellen E-Bikes.

---

9. Sind Sie mit Art. 36 Abs. 8 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

10. Sind Sie mit Art. 48, 48a und 48b E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

- Zustimmung bezüglich Streichung Passus «Einfügen in den Verkehr»
  - Aus unserer Sicht ist die neu eingeführte Möglichkeit der Nachzahlung unnötig. Das läuft dem Zweck von Parkzeitbeschränkungen zuwider.
  - Die Gebührenpflicht für Motorräder und Motorfahrräder funktioniert nur mit nummerierten Parkplätzen.
- Zu Art. 48 Abs. 6 nSSV: Es fehlt der Punkt.

11. Sind Sie mit Art. 55 Abs. 2<sup>bis</sup> E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 65 Abs. 13 und 14 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

12a. Bevorzugen Sie die in der Erläuterung erwähnte Variante (grüne Markierung, Parkieren generell erlaubt)?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Ein E-Fahrzeug sollte nur hinsichtlich des Ladevorgangs, aber nicht in Bezug auf das Parkieren privilegiert werden.

13. Sind Sie mit von Art. 69a E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:  
Bei der Ausarbeitung der zukünftigen Norm müssen wegen den zahlreichen Konfliktsituationen die Kriterien sorgsam festgelegt werden.

14. Sind Sie mit Art. 71 Abs. 1 Bst. c und e, 3 und 4 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:  
Zur Verständlichkeit wäre es jeweils hilfreich, wenn in den Erläuterungen entsprechende Verkehrssituationen in visualisierter Form dargestellt werden könnten.

15. Sind Sie mit Art. 73 Abs. 7 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

16. Sind Sie mit Art. 74a Abs. 1, 3 und 7 Bst. b, f und g E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

17. Sind Sie mit Art. 75 Abs. 6 und 7 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

---

18. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 79 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 79a E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit Art. 99 Abs. 1 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 102 Abs. 2 und 5 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

23. Sind Sie mit Art. 107 Abs. 3 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Diese Regelung sollte auf alle temporären Verkehrsmassnahmen ausgedehnt werden, nicht nur auf Baustellen.

24. Sind Sie mit Art. 109 Abs. 2 und 3 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit der Übergangsbestimmung von Art. 115a E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit den Änderungen im Anhang 1 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit den Änderungen im Anhang 2 E-SSV einverstanden?

JA                       NEIN                       NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

28. Zusatzfrage zu den Lichtsignalanlagen:

Sollten die Vorgaben der Behindertengleichstellungsgesetzgebung im Strassenverkehrsrecht dahingehend konkretisiert werden, dass Lichtsignalanlagen zwingend mit akustischer und/oder taktiler Vorrichtung ausgestattet werden müssen?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Die Stossrichtung ist grundsätzlich zu begrüssen. Es sollte aber im Einzelfall geprüft werden, wo das Anbringen der Vorrichtungen Sinn macht (Lärmproblematik, Fussgängerquerungen im Bereich von Strassenbahnen). Dies für jede Lichtsignalanlage zu verlangen, wäre unseres Erachtens unverhältnismässig und mit hohen Kosten verbunden.

b) Ordnungsbussenverordnung (OBV)

29. Sind Sie mit den Änderungen in der OBV einverstanden (vgl. beiliegenden Erläuterungsbericht zur SSV)?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

c) Verordnung des UVEK vom 12. Juni 2007 über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen

30. Sind Sie mit der Aufhebung der UVEK-VO einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

d) Weisungen des UVEK über besondere Markierungen auf der Fahrbahn

31. Sind Sie mit der Markierung «Strassenbahn» (Ziffer 7) einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:



32. Sind Sie mit der Markierung «Füessli» (Ziffer 8) einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Auf diese Regelung sollte verzichtet werden. Die Kinder werden von der Kinder- und Jugendinstruktion angehalten, sich beim Fussgängerstreifen vor dem Randstein aufzustellen. Dort wird ihre Absicht von den übrigen Verkehrsteilnehmern am besten erkannt. Im Übrigen wäre die vorgeschlagene Distanz der «Füessli» zu restriktiv.

33. Sind Sie mit der Markierung «Hinweis auf die Verwendung der Parkscheibe» (Ziffer 9) einverstanden?

JA

NEIN

NICHT BETROFFEN

Bemerkungen:

Markierungserinnerungen sollten generell bei Zonensignalisationen zugelassen werden (so unter anderem Parkverbotszonen).