

Herrn
Olivier Michaud
Direktor
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 **Bern**

Bern, den 10. August 2001

**Teilrevision der Verkehrsregelnverordnung sowie der Verordnung
über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge
Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS**

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Teilrevision der Verkehrsregelnverordnung (VRV) sowie der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS tritt ein für die freie Wahl des Verkehrsmittels, die er als zentrales Prinzip der schweizerischen Verkehrspolitik erachtet. Diese freie Verkehrsmittelwahl ist ein ungeschriebenes Verfassungsrecht, das sich aus der Wirtschaftsfreiheit herleitet. Konkret bedeutet dies: Wer Verkehrsleistungen beanspruchen oder anbieten will, soll frei und ohne staatliche Einmischung unter den Verkehrsträgern und -mitteln des privaten oder öffentlichen Verkehrs wählen können. Konsequenterweise ist der Strassenverkehrsverband FRS grundsätzlich offen gegenüber der Zulassung von neuen Mobilitätsformen, die einem echten Bedürfnis entsprechen und welche die Funktionalität des Verkehrssystems unter Einschluss der bisherigen Verkehrsmittel garantieren.

Aus dieser liberalen Grundhaltung heraus befürwortet der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS grundsätzlich die vorgeschlagenen Verordnungsteilrevisionen betreffend die Neuregelung von neuen Mobilitätsformen im öffentlichen Strassenraum.

An trendigen und wendigen Fortbewegungsmitteln wie Kickboards, Inline-Skates, Minitrotinettes und Rollbrettern mangelt es in der Schweiz, insbesondere in städtischen Gebieten, heutzutage gewiss nicht. Zunehmend werden diese nicht nur von Kindern und Jugendlichen, sondern auch von Erwachsenen – etwa auf dem Weg zur Arbeit – benützt. Mit der neuen und unkomplizierten Mobilität geht jedoch – vor allem in dichtbesiedelten Städten und Agglomerationen – auch ein grosses Gefahrenpotenzial einher. Um diesem Rechnung zu tragen, sind bereits verschiedene Verkehrssicherheitskampagnen gestartet worden. So zum Beispiel die aktuelle schweizweite Kampagne „Im Banne des Spiels!“ oder die Kampagne der Stadt Zürich, die richtigerweise in erster Linie an die Selbstverantwortung jedes einzelnen appelliert. Unnötige Risiken sollen von Personen, die mit fahrzeugähnlichen Geräten unterwegs sind, vermieden werden, um gefährliche Situationen erst gar nicht aufkommen zu lassen.

Trotz diesen richtigen und wichtigen Kampagnen ist zu befürchten bzw. damit zu rechnen, dass die Zahl der Unfälle, in die fahrzeugähnliche Geräte verwickelt sind, in Zukunft zunimmt. Dies wird zweifellos auch vermehrt heikle Haftungsfragen aufwerfen. **Der Strassenverkehrsverband FRS beantragt aus diesem Grund, dass die Haftungs- und Versicherungsregelung bei fahrzeugähnlichen Geräten analog jenen von Fahrrädern gemäss Art. 70 SVG vorgesehen wird (Versicherungspflicht).** Insbesondere ist wie beim Fahrrad das Bestehen einer Versicherung mittels eines Kennzeichens sichtbar zu machen. Bei insolventen Haltern von fahrzeugähnlichen Geräten muss der direkte Rückgriff auf die Versicherung garantiert sein.

Verkehrsregelverordnung (VRV)

Im Grundsatz ist der Strassenverkehrsverband FRS mit der vorgeschlagenen Revision einverstanden. Da wir der Verkehrssicherheit einen hohen Stellenwert beimessen und dieser u.E. bei den beabsichtigten Änderungen eine zentrale Bedeutung zukommt, erlauben wir uns Ihnen folgende Bemerkungen bzw. Ergänzungsanträge zu unterbreiten:

Art. 6 Marginalie, Abs. 6 (neu) Verhalten gegenüber Fussgängern und Benützern fahrzeugähnlicher Geräte

Bemerkung: Eine völlige Gleichstellung lehnen wir aus hienach erwähnten Gründen ab. Insbesondere ist der Vortritt am Fussgängerstreifen den tatsächlichen Verhältnissen anzupassen.

Art. 46 Abs. 2 zweiter Satz (neu)

Bemerkung: Es mutet u.E. sehr eigenartig an, dass im neuen zweiten Satz von Art. 46 Abs. 2 die Definition „(...) auf verkehrsarmen Strassen (z.B. in Wohnquartieren)“ gemäss geltendem Art. 50 Abs. 1 VRV verwendet wird, während sie in **Art. 50a Abs. 1 Bst. d** durch die ebenso vage Formulierung „und das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benutzung gering ist“ ersetzt wird. Der Strassenverkehrsverband FRS ist der Meinung, dass eine griffigere Formulierung im Interesse aller beteiligter Akteure Not tut (vgl. auch Bemerkung zu **Art. 50a Abs. 1 Bst. d**).

Art. 50a Strassenbenützung

Antrag: Wir beantragen, dass die fahrzeugähnlichen Geräte, die auf den in Art. 50a Abs. 1 Bst. b, c und d genannten Verkehrsflächen zugelassen sind, im Interesse der Verkehrssicherheit und mit Blick auf die Unfallverhütung mit einem effizienten Bremssystem ausgerüstet sein müssen.

Begründung: Nebst dem Kontrollieren des Gleichgewichts bedeutet das Bremsen die grösste Schwierigkeit für die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten. Häufig ist das mangelnde Bremsvermögen von Inline-Skatern die Ursache von Unfällen. Inline-Skater brauchen mit der handelsüblichen Bremsvorrichtung an ihrem Gerät mindestens dieselbe Distanz, jedoch die grössere Bremswegbreite als Radfahrer zum Anhalten. Ohne Bremsvorrichtung sind Inline-Skater in der Ebene nur auf einer längeren Strecke und bei abwärts geneigter Fahrfläche beinahe überhaupt nicht in der Lage zu bremsen.

Art. 50a Abs. 1 Bst. c Strassenbenützung

Ergänzungsantrag: der Fahrbahn von Strassen mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h, **wenn entlang der Strasse Trottoir, Fuss- und Radweg fehlen;**

Bemerkung: Der Strassenverkehrsverband FRS hat sich sowohl mit aller Deutlichkeit gegen die unrealistische Tempo-30-Initiative, die von Volk und Ständen mit rund 80 Prozent Nein-Stimmen verworfen wurde, ausgesprochen als auch – in seiner Stellungnahme zum Entwurf der Departementsverordnung zur Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen – die Schaffung von Begegnungszonen aus Verkehrssicherheitsgründen sowie mangels ausreichender empirischer Daten abgelehnt. Mit Nachdruck weisen wir darauf hin, dass die Zulassung der so genannten neuen Mobilitätsformen auf Strassen mit Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h die Verkehrssicherheit u.E. verschlechtert. Falls es – wie wir befürchten – zu vermehrten Unfällen zwischen fahrzeugähnlichen Geräten und Motorfahrzeugen kommen sollte, ist daraus keinesfalls der Schluss zu ziehen, dass der Motorfahrzeugverkehr auf solchen Strassen zu beschränken oder gar zu verbieten ist. Mit anderen Worten: Die Strassenbenützung gemäss Bst. c darf nicht als Mittel dienen, um das auf den betreffenden Strassen jeweils erlaubte Tempo weiter zu reduzieren. In diesem Zusammenhang erlauben wir uns auch festzuhalten, dass es nicht Sinn und Zweck der neuen Regelung sein kann und darf, dass auf Grund allfälliger häufiger auftretender Unfälle zwischen besagten Verkehrsteilnehmern die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämien einen Anstieg erfahren.

Art. 50a Abs. 1 Bst. d Strassenbenützung

Bemerkung: Erstens möchten wir den Einschub „ausgenommen signalisierten Hauptstrassen (Signal 3.03)“ dick unterstreichen. Auf diesen dürfen fahrzeugähnliche Geräte richtigerweise niemals zugelassen werden. Klar ist nämlich, dass beispielsweise ein Inline-Skater mit seinen rudernden Ausholbewegungen und seiner Skating-Technik auf dem Radstreifen mehr Platz benötigt als ein Velofahrer. Zweitens müssen wir leider konstatieren, dass die Regelung „(...)“ und das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benützung gering ist“ genau so schwammig daherkommt wie der Wortlaut „ausgenommen verkehrsarme Strassen (z.B. in Wohnquartieren)“ in der geltenden Fassung (Art. 50 Abs. 1 VRV). Wann genau ist das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benützung gering? Bei einem, zwei oder drei Motorfahrzeugen? Ist der Zeitpunkt der Benützung eine Stunde, vier Stunden oder der ganze Tag? Der Strassenverkehrsverband FRS ist der Meinung, dass hier eine griffigere Formulierung im Interesse aller beteiligter Akteure Not tut.

Art. 50b Abs. 1 Verhaltensregeln

Bemerkung: Von der vollständigen Gleichstellung fahrzeugähnlicher Geräte mit Fussgängern ist wie hievor bereits erwähnt abzusehen.

Art. 50b Abs. 2 Verhaltensregeln

Ergänzungsantrag: (...) wo die Sicherheit es erfordert, diese warnen sowie nötigenfalls anhalten. **Vor dem Überqueren der Fahrbahn, insbesondere auf Fussgängerstreifen, ist mit fahrzeugähnlichen Geräten in jedem Fall ein Sicherheitsstopp einzulegen.**

Bemerkung: Obschon die fahrzeugähnlichen Geräte im Grundsatz den Fussgängern gleichgestellt werden, ist die Ausübung des Vortrittsrechts auf Fussgängerstreifen im Interesse der Verkehrssicherheit differenziert zu umschreiben. Gemäss geltendem Art. 47 Abs. 2 zweiter Satz VRV dürfen Fussgänger vom Vortrittsrecht nicht Gebrauch machen, wenn das Fahrzeug bereits so nahe ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten könnte. Da fahrzeugähnliche Geräte mit viel höherem Tempo als Fussgänger unterwegs sind und sich für den Motorfahrzeuglenkenden daher unvermittelter und überraschender auf den Zebrastreifen begeben können, ist ein Sicherheitsstopp zur Optimierung der Verkehrssicherheit unabdingbar. Eine Unterlassung dieser von uns postulierten Regelung würde u.E. dem vom Eidgenössischen Verkehrsdepartement verfolgten Sicherheitskonzept „Vision Zero“ zuwiderlaufen. Auch gegenüber Fussgängern besteht gemäss geltendem Art. 6 VRV die Regelung, dass Fahrzeugführer dem Fussgänger dann den Vortritt gewähren müssen, wenn sich dieser bereits auf dem Zebrastreifen befindet oder **davor wartet** und ersichtlich die Fahrbahn überqueren will. Diese Regelung gilt es für die fahrzeugähnlichen Geräte zu präzisieren.

Art. 50b Abs. 4 Verhaltensregeln

Bemerkung: Da die bestehenden Vorschriften für Fahrräder betreffend Fahren mit Licht in der Praxis vielfach nicht eingehalten werden, ist zu befürchten, dass die in Art. 50b Abs. 4 stipulierte Regelung tot Buchstabe bleibt. Der Strassenverkehrsverband FRS stellt deshalb zu Diskussion, ob es der Verkehrssicherheit nicht zuträglich wäre, wenn fahrzeugähnliche Geräte nur bei Tageslicht zugelassen würden.

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Der Strassenverkehrsverband FRS ist mit dem Revisionsvorschlag betreffend **Art. 24** einverstanden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller