

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

Bern, den 27. April 2001

**Teilrevision der Signalisationsverordnung sowie der Verkehrsregelverordnung; Entwurf der Departementsverordnung zur Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen**

**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 Signalisationsverordnung (SSV) sowie der Verkehrsregelverordnung (VRV) und betreffend den Entwurf einer Departementsverordnung zur Anordnung von Tempo-30-Zonen sowie Begegnungszonen Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

**1. Verordnung zur Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen**

*a) Tempo-30-Zonen*

**Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet die Möglichkeit, Tempo-30-Zonen leichter einführen zu können. Dahingegen lehnt der FRS nach eingehendem Abwägen der Vor- und Nachteile die Umwandlung von Wohnstrassen in Begegnungszonen und deren vermehrte Anordnung grundsätzlich ab.**

Die Hebung der Verkehrssicherheit ist für den Strassenverkehrsverband FRS ein zentrales und wichtiges Anliegen. Verhältnismässige, sinnvolle, einleuchtende und nachvollziehbare Massnahmen und Lösungen, welche die Erhöhung der Verkehrssicherheit zum Ziel haben, sind in der Vergangenheit vom FRS stets unterstützt und mitgetragen worden.

Im Vorfeld der Abstimmung über die Eidgenössische Volksinitiative „Strassen für alle“ vom 4. März 2001 hat sich der Strassenverkehrsverband FRS dezidiert gegen die landesweite Einführung von Tempo 30 generell innerorts ausgesprochen. Wir haben uns im Abstimmungskampf deshalb aktiv gegen besagtes Volksbegehren eingesetzt, weil Tempo-30-Zonen u.E. situativ zugeschnitten sowie den lokalen Verhältnissen und Anforderungen entsprechend angeordnet werden müssen. Für diese vom Strassenverkehrsverband FRS favorisierten Lösungen reichen die bestehenden Gesetzesgrundlagen aus.

Ebenfalls im Vorfeld der hievorgenannten Abstimmung hat der Bundesrat in Form einer Verordnungsänderung quasi einen indirekten Gegenvorschlag zur Initiative „Strassen für alle“ präsentiert. Nach unserer Auffassung hat sich der Bund nun in aller erster Linie am Resultat der Abstimmung vom 4. März 2001 zu orientieren: Das Verdikt von Volk und Ständen über die Tempo-30-Initiative ist mit knapp 80 Prozent Nein-Stimmen bei einer überdurchschnittlichen Stimmbeteiligung von mehr als 55 Prozent äusserst deutlich ausgefallen. Das Volksbegehren „Strassen für alle“ wurde massiv bzw. ohne Wenn und Aber verworfen. Kein einziger Kanton, nicht einmal ein Halbkanton, hat die Initiative angenommen. Sogar die stark urbanisierten Kantone wie Basel-Stadt, Bern, Genf und Zürich haben sie massiv abgelehnt. Die Tempo-30-Initiative schnitt zudem schlechter ab als die weitaus radikalere Verkehrshalbwahl-Initiative ein Jahr zuvor. Auf Grund des keine Zweifel bzw. Interpretationsspielraum offen lassenden Volksvotums haben sich u.E. die Vorzeichen seit der Präsentation der bundesrätlichen Vorschläge klar geändert – vor allem deshalb, weil letztere im Abstimmungskampf nur am Rande zu Diskussion standen und somit praktisch keinen Einfluss auf das Resultat ausübten.

Der vorliegende Verordnungsentwurf missachtet – hauptsächlich in bezug auf die neu geschaffene Möglichkeit zur Anordnung von so genannten Begegnungszonen (Tempo 20) – u.E. den von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern klar zum Ausdruck gebrachten Willen, wonach Temporeduktionen innerorts generell nicht hingenommen werden. Grundsätzlich begrüsst es der Strassenverkehrsverband FRS zwar, dass der Bund – indem er den Kantonen und Gemeinden ausserhalb von Hauptstrassen möglichst grossen Spielraum belässt und die Anforderungen an flankierende Massnahmen vereinfacht – mit dem vorliegenden Entwurf die Einführung von Tempo-30-Zonen fördern will. Die vorgeschlagenen Tempo-30-Zonen dürfen aber nicht einen Freipass erhalten, sondern nur dort, wo es auch Sinn macht und die Verkehrssicherheit tatsächlich hebt, eingeführt werden. Die gezielte Förderung von Tempo-30-Zonen muss mit äusserster Zurückhaltung gehandhabt werden und darf auf keinen Fall die flächendeckende Einführung von Tempo 30 generell innerorts durch die Hintertür bedeuten. Dies gilt insbesondere für die im Abstimmungskampf heftig umstrittene Ausnahmeregelung in bezug auf Hauptstrassen. Der Grundsatz muss lauten: mindestens Tempo 30 auf Strassen im Wohn- und Siedlungsgebiet sowie allenfalls in Teilen des Ortskerns (ohne Haupt- und Durchgangsstrassen), mindestens Tempo 50 auf den verkehrsorientierten Strassen – und nur in Ausnahmefällen das Einführen einzelner Fussgängerzonen.

Bei der Implementierung von Tempo-30-Zonen ist es im weiteren unabdingbar, auf die örtlichen Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen bzw. auf diese einzugehen. Punkto Erhöhung der Verkehrssicherheit und Wohnqualität haben nur massgeschneiderte Lösungen Aussicht auf Erfolg. Für letzteren sowie für die notwendige Akzeptanz von Temporeduktionsmassnahmen unerlässlich ist auch die entsprechende Intensivierung von Kommunikation, Information und Öffentlichkeitsarbeit. Diesbezüglich muss klar zum Ausdruck kommen, dass Tempo-30-Zonen nicht als eine Art „Fussgänger-Freibrief“ missverstanden werden dürfen. Die Mitverantwortung der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Radfahrer, Fussgänger) muss ausdrücklich betont werden.

Um ein hohes Sicherheitsniveau in Gebieten und Zonen mit Tempo 30 zu gewährleisten, ist das Schaffen von klaren, immer wiederkehrenden und für alle Verkehrsteilnehmenden sofort eindeutig erkennbaren Verhältnissen erforderlich. Dies ist primär durch das innere, bauliche und gestalterische Erscheinungsbild der Strassenräume und -flächen im abgegrenzten Gebiet zu erreichen. Sekundär, aber nicht weniger wichtiger, ist eine einfache und klare Signalisation und bauliche Gestaltung beim Eintritt in eine Tempo-30-Zone. Die Verkehrsteilnehmenden, insbesondere die Motorfahrzeuglenkenden, können nur so den Übergang vom verkehrsorientierten Strassenzug ins Wohngebiet sehen und „erleben“. Um nachhaltig zu wirken, muss dies im Regelfall mittels sorgfältigen baulichen und verkehrstechnischen Mitteln erfolgen.

**Der Strassenverkehrsverband FRS beantragt folgende Ergänzung:**

***Art. 5 Abs. 2 neu***

Hauptstrassen sowie andere verkehrsorientierte Strassen dürfen nicht Bestandteil einer Tempo-30-Zone sein.

***b) Begegnungszonen***

**Der Strassenverkehrsverband FRS lehnt die Umwandlung von Wohnstrassen in Begegnungszonen und damit die Möglichkeit, letztere anzuordnen, aus den hievorigen sowie aus den hienach angeführten weiteren Gründen grundsätzlich ab. Der FRS beantragt deshalb, die Artikel 8, 9, 10 und 11 der Verordnung zur Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ersatzlos zu streichen.**

In der Schweiz existieren zur Zeit rund tausend Tempo-30-Zonen. Weitere befinden sich im Planungsstadium. Während heute bezüglich Tempo-30-Zonen ein grosser und langjähriger Erfahrungsschatz darüber besteht, welche Massnahmen zum Ziel führen, geben die Resultate der per 13. Dezember 1996 eingeführten Flanierzone in Burgdorf sowie der im Herbst 1999 lancierten „Zone mixte“ in St. Blaise erst Hinweise auf die tatsächlichen Auswirkungen des Regimes. Verschiedene Faktoren der Versuchsanlagen lassen gesicherte Aussagen nur in bedingtem Mass zu. Fundierte Aussagen könnten erst nach längerer Dauer und intensiveren Vorher- und Nachher-Untersuchungen gemacht werden. Angesichts der Wichtigkeit der Einflüsse aus dem Strassenumfeld und der Unterschiedlichkeit der Siedlungsformen in der Schweiz wären die Versuche in einer weit grösseren Anzahl durchzuführen.

In Burgdorf bezogen sich die Untersuchungsergebnisse zu Beginn mehrheitlich auf Aussagen zur veränderten Verkehrsmittelwahl. In St. Blaise konnten selbst die Geschwindigkeitsmessungen nicht im nötigen Umfang durchgeführt werden. Insbesondere der etwas mehr als ein Jahr dauernde Versuch in St. Blaise ist viel zu kurz, um relevante Vergleiche anstellen zu können. In Burgdorf ist die Versuchsanlage fortlaufend ergänzt worden, so dass auch die Einflüsse der Veränderungen laufend mittels aufwendiger Evaluationen hätte ergänzt werden müssen. Dies war aber nicht der Fall. Die Ergebnisse sind daher zusätzlich mit Erkenntnissen und Resultaten aus der Fachliteratur und früheren, auch ausländischen, Regelungen mit ähnlicher Ausprägung vervollständigt worden. Dies ist u.E. unhaltbar und trägt nicht dazu bei, das Vertrauen in die Versuchsanordnung zu festigen bzw. deren Glaubwürdigkeit zu verbessern.

Aus den bislang zwar ungenügenden und deshalb nicht aussagekräftigen Erfahrungen der Flanierzone in Burgdorf hat es sich dennoch gezeigt, dass bezüglich des Tempo-20-Regimes die Akzeptanz fehlt. Noch heute wird von der Mehrheit der Motorfahrzeuglenkenden Tempo 20 in der Burgdorfer Flanierzone sehr häufig nicht eingehalten. Zudem gilt es festzuhalten, dass das

Unfallgeschehen innerorts in erster Linie auf den verkehrsorientierten Strassen problematisch ist und sich gezielte Massnahmen primär auf diese Unfallschwerpunkte zu konzentrieren haben.

Im weiteren ist der Strassenverkehrsverband FRS der Auffassung, dass mit der Anordnung der Begegnungszone, die salopp ausgedrückt eine rechtliche „Zwitterstellung“ zwischen der Tempo-30- und der Fussgänger-Zone einnimmt, die Unsicherheit bei den Verkehrsteilnehmenden zunimmt. Es wird u.E. auf Grund der verschiedenen ausgestalteten Zonen – trotz deutlicher Signalisation – nicht mehr klar sein, was denn nun genau gilt. Wer hat Vortritt? Der Strassenverkehr oder die Fussgänger? Wie schnell darf gefahren werden? Schritttempo, Tempo 20 oder 30? Während diese Fragen bei der Wohnstrasse, die häufig in einer Sackgasse endet, nicht im Vordergrund stehen, bekommen sie bei der Begegnungszone eine zentrale Bedeutung. Wir haben grosse Befürchtungen, dass bei den unterschiedlich geltenden Vortrittsregelungen, Tempo-Regimes, Signalisationen und Markierungen die Verwirrung und damit auch die Verkehrsunsicherheit deutlich zunehmen. Vor allem Kinder und Jugendliche sowie ältere Leute, aber auch der Grossteil der Fahrzeuglenkenden werden u.E. von diesem Wirrwarr überfordert und sind dieser zu weitgehenden Differenzierung nicht mehr gewachsen. Es können Missverständnisse mit verheerenden Folgen entstehen.

## **2. Signalisationsverordnung (SSV)**

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS befürwortet grundsätzlich die vorgeschlagene SSV-Teilrevision, beantragt im speziellen jedoch folgende Streichungen bzw. Änderungen:

### ***Art. 2a Abs. 5***

Die Signale „Tempo-30-Zone“ (2.59.1), ~~„Begegnungszone“ (2.59.5)~~ und „Fussgängerzone“ (2.59.3) sind nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig. ~~Muss auf einem Hauptstrassenabschnitt in Folge besonderer örtlicher Gegebenheiten die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden, kann dieser Abschnitt ausnahmsweise in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden.~~

### ***Art. 22b Abs. 2***

Ersatzlos streichen.

### ***Art. 43***

An der geltenden Fassung ist festzuhalten.

### ***Art. 108 Abs. 5 Bst. e***

innerorts mit Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a ~~bzw. 20 km/h nach Artikel 22b.~~

### ***Anhang 1, II. Vorschriftssignale***

7. Zonensignale, insbesondere 2.59.1, 2.59.3 ~~und 2.59.5~~

### ***Anhang 2, 2. Vorschriftssignale (Art. 2a, 16-34 und 69)***

~~2.59.5 Begegnungszone (Art. 2a und 22b)~~

~~2.59.6 Ende der Begegnungszone (Art.2a)~~

### **3. Verkehrsregelnverordnung (VRV)**

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS ist mit der vorgeschlagenen VRV-Teilrevision im Grundsatz einverstanden.

Mit Tagesfahrlicht werden Fahrzeuge von vorne und schräg seitlich besser wahrgenommen. Diese Verbesserung ergibt sich insbesondere dann, wenn sich die Wagenfarbe wenig gegenüber der Umgebung hervorhebt. Motorräder, die in der Schweiz stets mit Licht fahren sollen, sind allenfalls schlechter erkennbar, wenn nun auch die Motorfahrzeuge tagsüber das Licht eingeschaltet haben. Von Vorteil ist hingegen, dass Fussgänger und Radfahrer Distanz und Geschwindigkeit eines herannahenden Fahrzeugs leichter einschätzen können als bisher. Damit ist anzunehmen, dass sich das Kollisionsrisiko verringern wird. Jedoch kann Fahren mit Licht am Tag eine leichte Zunahme des Benzinverbrauchs – bis zu einem Prozent je nach Leuchten und Fahrzeugtyp – zur Folge haben. Dem Ziel einer erhöhten Verkehrssicherheit steht somit das Ziel, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu vermindern, gegenüber. Ausserdem besteht die Gefahr, dass die Blinker weniger wahrgenommen werden.

Der Strassenverkehrsverband FRS begrüsst ausdrücklich die in *Art. 31 Abs. 5 VRV* vorgeschlagene Soll-Vorschrift. Die Regelung darf keinesfalls zum Obligatorium bzw. das Fahren **ohne** Licht am Tag zu einem neuen Bussentatbestand werden.

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