

Herrn  
Dr. Rudolf Dieterle  
Direktor  
Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
3003 **Bern**

Bern, den 28. Juli 2004

## **Revision von Verordnungsbestimmungen im Bereich des Strassenverkehrs**

### **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 Änderung von Verordnungen – Verkehrsregelnverordnung (VRV), Signalisationsverordnung (SSV), Verkehrszulassungsverordnung (VZV), Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), Ordnungsbussenverordnung (OBV) – im Bereich des Strassenverkehrs Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

#### **I. Grundsätzliche Bemerkungen**

**Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS ist mit den vorgeschlagenen Änderungen von Verordnungsbestimmungen im Bereich des Strassenverkehrs grossmehrheitlich einverstanden. Für den Strassenverkehrsverband FRS steht ausser Diskussion, dass alle unter dem Titel „Weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit“ zur Diskussion stehenden Verordnungsänderungen Teil der neuen Strassen-Verkehrssicherheitspolitik (Vesipo) des Bundes sein und bei allfälliger Zustimmung deshalb in den laufenden Vesipo-Prozess aufgenommen werden müssen.**

Hinsichtlich der unbefriedigenden Situation am Fussgängerstreifen, die gemäss den vorliegenden Verordnungsänderungen durch die Einführung einer generellen Busse bei Nichtgewähren des

Vortritts verbessert werden soll, schlägt der Strassenverkehrsverband FRS einen ganz anderen Weg zur Lösung der Problematik vor. Er beantragt die – im vorliegenden Entwurf nicht thematisierte – Änderung von Art. 47 Abs. 2 VRV, die der bestehenden Verunsicherung am Zebrastreifen insofern entgegenwirken soll, als auch der Fussgänger wieder verstärkt in die Pflicht genommen wird (vgl. Seite 6f).

Im Weiteren lehnt der Strassenverkehrsverband FRS die Möglichkeit zur Einführung einer flächendeckenden Rampenbewirtschaftung bei Autobahnen und Autostrassen ab. Er erachtet es als inakzeptabel, dass nun ein Element aus dem Strassenverkehrstelematik-Paket herausgebrochen und auf dem Verordnungsweg quasi durch die Hintertüre überstürzt eingeführt werden soll. Das ist nicht nur pure Salamtaktik, sondern kommt auch einem unüberlegten Schnellschuss gleich. Abgesehen davon, dass die zentrale Funktion, die das Hochleistungsstrassennetz in der kleinsten Schweiz übernimmt, wohl in keinem anderen Land (geschweige denn in den USA) ein vergleichbares Pendant findet, gilt es, auch in unserem Land noch etliche Abklärungen – u.a. hinsichtlich der politischen Akzeptanz – vorzunehmen sowie Überlegungen – z.B. punkto Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz – anzustellen, bevor die vorgeschlagene Rampenbewirtschaftung schweizweit in Kraft treten kann. **Der Strassenverkehrsverband FRS verlangt, dass das UVEK nun so rasch als möglich eine Gesamtvorlage für eine technisch-funktionale und tragfähige Strassenverkehrstelematik, die Antworten auf offene Fragen gibt bzw. Alternativen aufzeigt, mit den notwendigen Gesetzes- und Verordnungsänderungen ausarbeitet und in die Vernehmlassung schickt sowie dass der Bundesrat danach eine entsprechende Botschaft den eidgenössischen Räten zuleitet** (vgl. Seite 10).

Für den Strassenverkehrsverband FRS ist das generelle Verbot von Strassenreklamen im Bereich von Autobahnen und Autostrassen nicht mehr zeitgemäss bzw. überholt. Er beantragt eine Neuformulierung der entsprechenden Regelung dahingehend, dass künftig diesbezügliche Reklamen nicht mehr prinzipiell untersagt sind.

Im benachbarten Ausland ist zudem die Deklaration der verschiedenen Tankstellen und Benzingesellschaften wie auch der jeweiligen Preise der diversen Treibstoffsorten über ganze Autobahnabschnitte üblich, ohne dass dadurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. Im Übrigen verlangen die Konsumenten (vor allem auch ausländische) mehr denn je eine umfassende Information punkto Distanz der möglichen Betankung sowie hinsichtlich der Treibstoffmarke und insbesondere der entsprechenden Treibstoffpreise. Das Anliegen einer besseren Anzeige des Treibstoffs – dem wichtigsten Versorgungsgut für Motorfahrzeuglenker – via Hinweistafeln auf dem schweizerischen Hochleistungsstrassennetz scheint legitim und stösst in der Bevölkerung gemäss nicht repräsentativen Umfragen auf breite Zustimmung. Der Strassenverkehrsverband FRS postuliert deshalb, dass es künftig möglich sein soll, im Bereich von Autobahnen und Schnellstrassen Hinweistafeln mit Angaben der Distanzen zu den nächsten Autobahntankstellen, der jeweiligen Benzinmarken und der Preise der jeweiligen Treibstoffsorten zu platzieren (vgl. Seite 14).

## II. Fragebogen

### 1. Verkehrsregelnverordnung (VRV)

<b>Art. 3a Tragen von Sicherheitsgurten (einschl. Art. 72 VTS)</b>		
1.	Sind Sie mit der Ausdehnung der Gurtentragpflicht auf alle mit Gurten versehenen Fahrzeuge (Abs. 1) einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	
2.	Sind Sie mit den vorgeschlagenen Ausnahmen zur Gurtentragpflicht (Abs. 2) einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA ( <b>ohne Bst. c, eventualiter Bst. h</b> )	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen:  Wir sind grundsätzlich mit den vorgeschlagenen Ausnahmen einverstanden, <b>beantragen aus praktischen Überlegungen aber Festhalten am geltenden Art. 3a Abs. 2 Bst. c.</b> Das Aufheben der Ausnahmeregelung für Führer und Mitfahrer bei Fahrten im Werkareal, wenn nicht schneller als 25 km/h gefahren wird, ist im Gegensatz zu Fahrten ausserhalb des Werkareals gerade in Bezug auf die praktische Umsetzung im Garagengewerbe äusserst problematisch. Garagisten und deren Mitarbeiter verschieben während ihrer Arbeit vielfach Fahrzeuge in niedrigem Tempo auf dem Werkareal. Die Gurtentragpflicht ist für das Garagengewerbe aus diesem Grund nicht praktikabel und auch nicht durchsetzbar.  Sollte der geltende Art. 3a Abs. 2 Bst. c aufgehoben werden, <b>so verlangen wir eventualiter, dass der neu vorgeschlagene Art. 3a Abs. 2 Bst. h wie folgt geändert wird:</b> Führer beim <u>Manövrieren im Schritttempo</u> , <b>wenn nicht schneller als 25 km/h gefahren wird; Rückwärtsfahren und Parkieren</b>	

<b>Art. 3b Tragen von Schutzhelmen</b>		
1.	Sind Sie mit der Ausdehnung der Helmtragepflicht auf Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge (Abs. 1) einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	
2.	Sind Sie mit den vorgeschlagenen Ausnahmen zur Helmtragepflicht (Abs. 2 und 4) einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA ( <b>zu Abs. 2 ohne Bst. c</b> )	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN ( <b>zu Abs. 4 ohne Bst. e</b> ) <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen:  Wir sind im Grundsatz mit den Änderungsvorschlägen bezüglich der Ausnahmen zur Helmtragepflicht einverstanden, <b>beantragen aus praktischen Überlegungen jedoch sowohl am geltenden Art. 3b Abs. 2 Bst. c als auch am geltenden Art. 3b Abs. 4 Bst. c festzuhalten.</b> Für die Garagisten und ihre Mitarbeiter ist nicht nur die Gurten-, sondern auch die Helmtragepflicht auf dem Werkareal nicht praktikabel und auch nicht durchsetzbar. Für uns ist es zudem nicht einsehbar, weshalb Führer aufgrund des Nachweises eines ärztlichen Zeugnisses von der Helmtragepflicht ausgenommen werden sollen (Art. 3b Abs. 4 Bst. a). Wer unter diese Kategorie fällt, sollte u.E. gar nicht Motorrad fahren dürfen. Kommt hinzu, dass jemand der infolge eines Arztzeugnisses ohne Helm Motorrad fahren darf, Ärger und Unverständnis in der Bevölkerung hervorruft. Wir erachten es im weiteren als logisch und konsequent, wenn auch Führer von Motorfahrern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h (Art. 3b Abs. 4 Bst. f) verpflichtet werden, einen Helm zu tragen.	

<b>Art. 11 Überholen in besonderen Fällen</b>		
-	Sind Sie mit der Einschränkung betreffend doppelte Überholmanöver einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	

<b>Art. 20 Parkieren in besonderen Fällen</b>		
-	Sind Sie mit der Aufhebung von Absatz 3 ("Schneeräumung") einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	

<b>Art. 20a Parkierungserleichterungen</b>		
1.	Sind Sie mit der Aufnahme der Grundsätze über Parkierungserleichterungen für gehbehinderte Personen (heute in einer IKST-Richtlinie festgehalten) ins Bundesrecht einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	
2.	Sind Sie mit den Parkierungserleichterungen für gehbehinderte Personen einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA (ohne Abs. 3 Bst. c)	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Nach unserem Dafürhalten ist gehbehinderten und sie transportierenden Personen die Berechtigung, höchstens zwei Stunden in Begegnungszonen zu parkieren (neuer Art. 20a Abs. 3 Bst. c), nicht zu erteilen. Dies, weil das Verkehrsaufkommen vor allem in zentrumsnahen und städtischen Begegnungszonen – wie z.B. rund um den Bahnhof von Burgdorf – häufig sehr gross ist. Längere Zeit abgestellte Fahrzeuge könnten die Verkehrsteilnehmer behindern und allenfalls sogar die Verkehrssicherheit gefährden.	
3.	Sind Sie mit der Regelung der Verfahrens- und Kompetenzfragen zur Erteilung der Parkkarten einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	

<b>Art. 35 Benützung der Autobahnen und Autostrassen (einschl. Art. 117 VTS)</b>		
-	Sind Sie mit der Anhebung der erforderlichen Mindestgeschwindigkeit für das Benützen von Autobahnen und Autostrassen einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	

<b>Art. 43 Motorräder, Motorfahrräder und Fahrräder; Hintereinanderfahren</b>		
-	Sind Sie damit einverstanden, dass das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern und Motorfahrrädern neu auch in Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen zulässig sein soll ?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:  Da das Verkehrsaufkommen von Personen und Fortbewegungsmitteln primär in zentrumsnahen und städtischen Begegnungs- und insbesondere Temp-30-Zonen meistens sehr gross ist, kommt für uns aus Überlegungen der Verkehrssicherheit das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern und Motorfahrrädern in diesen Zonen nicht in Frage. Dadurch würde nicht nur das Sicherheitsrisiko unnötigerweise erhöht, sondern auch die übrigen Verkehrsteilnehmenden in unzulässiger Weise behindert. Kommt hinzu, dass in besagten Zonen die zu Fuss Gehenden Vortrittsrecht geniessen und dieses durch die neue Regelung kompromittiert werden könnte.		

<b>Art. 43a Invalidenfahrstühle (einschl. Art. 40 und 41 VRV sowie Art. 18 und 33 SSV)</b>		
-	Sind Sie mit den Bestimmungen über die erweiterten Verwendungsmöglichkeiten von Invalidenfahrstühlen einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA (ohne Abs. 2)	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:  Dass Invalidenfahrstühle auch auf den für den Fahrverkehr offenen Verkehrsflächen, also insbesondere auch auf stark frequentierten und verkehrsorientierten Strassen innerorts, sollen verwendet werden dürfen (neuer Art. 43a Abs. 2), lehnen wir aus Gründen der Verkehrssicherheit prinzipiell ab. Invalidenfahrstühle sollen u.E. in Analogie zu Art. 50 Abs. 1 Bst. d VRV nur die Fahrbahn von Nebenstrassen benützen dürfen, wenn entlang der Strasse Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen und das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benutzung gering ist.		

<b>Art. 61/62 Mitfahren auf Fahrzeugen zum Sachtransport u. landwirtschaftlichen Fahrzeugen (einschliesslich Art. 86 und 90)</b>		
-	Sind Sie damit einverstanden, dass die Möglichkeit, andere als die bewilligten Sitzplätze zu benützen, bei Motorfahrzeugen zum Sachtransport eingeschränkt wird?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA (ohne Art. 61 Abs. 3 und Art. 86 Abs. 1 Bst. c)	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen:  <b>Zum vorgeschlagenen Art. 61 Abs. 3 VRV beantragen wir folgende Änderung:</b> Auf landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen und Anhängern <del>darf</del> <b>dürfen</b> im Nahverkehr <del>das Personal zum Auf- und Abladen und zur Überwachung der Ladung</del> auch auf der Ladebrücke oder der Ladung mitgeführt werden, wenn ein angemessener Schutz sichergestellt ist und die bewilligten Plätze nicht ausreichen.  <b>Zum vorgeschlagenen Art. 86 Abs. 1 Bst. c VRV beantragen wir folgende Änderung:</b> Beförderung von <del>Betriebsangehörigen gemäss Artikel 62</del> <b>Personen im Rahmen der Aktivitäten des Betriebes.</b>  Wir begrüssen es zwar, dass die Sicherheit beim Mitfahren auf landwirtschaftlichen Fahrzeugen erhöht werden soll. Die neu gewählten Formulierungen sind jedoch nicht mehr zeitgemäss und tragen den Anliegen der Landwirtschaft nicht genügend Rechnung. Das Auf- und Abladen sowie die Überwachung der Ladung haben an Bedeutung verloren. Handkehrum muss z.B. ein Gemüsebauer auch Personen transportieren, die „nur“ Pflegearbeiten ausführen. Solche Arbeiten haben sogar an Bedeutung hinzugewonnen, da wieder vermehrt biologisch bewirtschaftet werden muss. Es muss dem Landwirt daher ermöglicht werden, alle Personen im Rahmen der Aktivitäten seines Landwirtschaftsbetriebs zu transportieren – selbstverständlich unter Berücksichtigung aller dafür verlangter Sicherheitsvorkehrungen.		

<b>Art. 63 Mitfahren auf Motorrädern und Fahrrädern</b>		
1.	Sind Sie mit den Bestimmungen über das Mitführen von Personen durch Rad-/Motorfahrradfahrer einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	
2.	Sind Sie damit einverstanden, dass auf landwirtschaftlichen Fahrzeugen weiterhin Personen auf nicht bewilligten Plätzen mitgeführt werden dürfen ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	

**Art. 94 Verbotene Veranstaltungen; Ausnahmen**

-	Sind Sie damit einverstanden, dass die Hubraumbeschränkung für Karts auf 250 ccm angehoben wird ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Wir befürworten zwar, dass die Hubraumbeschränkung für Karts auf 250 ccm angehoben wird. Grundsätzlich sind wir aber der Auffassung, dass eine Hubraumbeschränkung Karts diskriminiert, mit denen Rennen bestritten werden. Karts für den Hobbygebrauch unterliegen nämlich keiner solchen Beschränkung. Dies führt dazu, dass jeder Amateur mit den heute üblichen 200 bis 300 ccm Motoren fahren kann. Zudem ist Art. 90 Abs. 3 VRV 40 Jahre alt. Damals waren Gokarts aus technischer Sicht bessere „Seifenkisten“ und mit den heutigen technologisch hoch stehenden Sportgeräten in nichts zu vergleichen. Das kann indirekt auch dem Wortlaut von Art. 94 Abs. 3 VRV entnommen werden, der von „besonderen Fahrzeugen“ spricht. Im übrigen existiert weder für Motorräder für Rasenrennen, Motocross etc. noch für Automobile für Slaloms eine Leistungsbeschränkung. Bei etlichen Sportanlässen mit Motorrädern werden je nach Klassen Viertaktmotoren mit maximal vier Zylindern und einem Hubraum von bis zu 1'200 ccm eingesetzt, bei denen keine Leistungsbeschränkung besteht. Der Weltmotorsportverband (FIA-CIK) wie auch die Europäische Union haben aus Umweltschutzüberlegungen beschlossen, künftig auf Zweitaktmotoren zu verzichten und nur noch Viertaktmotoren zuzulassen. Punkto Leistung sind Zwei- mit Viertaktmotoren nicht vergleichbar: Mit demselben Zylinderinhalt lässt sich bei Viertaktmotoren nicht das gleiche Leistungspotenzial ausschöpfen. Sollte der Weltmotorsportverband in Zukunft Karts mit Viertaktmotoren homologieren, können diese durchaus mehr als die vorgeschlagenen 250 ccm Hubraum aufweisen. Somit wäre die reglementarische Durchführung des Kartsports in der Schweiz nicht mehr möglich.</p> <p>U.E. ist es aus diesen Gründen nicht nachvollziehbar, weshalb die Hubraumbeschränkung für Karts, die im Motorsport zum Einsatz kommen, nicht aufgehoben werden kann. Kartrennen sind im weiteren ungefährlicher als Motorradveranstaltungen. Um willkürliche Ungleichheiten zu anderen Motorsportarten auszuräumen und da in den Erläuterungen zur vorgeschlagenen Änderung des besagten Artikels ausdrücklich das Ermöglichen der Durchführung von Rennen mit Karts nach den internationalen Regeln in der Schweiz als Begründung angegeben wird, <b>beantragen wir angesichts der internationalen Entwicklung im Motorenbau sowie der Vorgaben der FIA-CIK auf eine Hubraumbeschränkung zu verzichten und den vorgeschlagenen Art. 94 Abs. 3 VRV wie folgt abzuändern:</b></p> <p>Gestattet sind jedoch mit Bewilligung der kantonalen Behörde Rasenrennen mit Motorrädern, Geschicklichkeits-Wettfahrten im Gelände, Rennen mit besonderen Fahrzeugen <del>von höchstens 250 ccm 100 ccm Zylinderinhalt</del> (wie sogenannte Karts) und Autoslaloms. (...)</p>	

**Allfällige weitere Bemerkungen zu Änderungsvorschlägen betreffend die VRV**

	<p>Seit geraumer Zeit wird von verschiedenen Seiten Kritik laut, dass die vor über zehn Jahren eingeführte neue Vortrittsregelung am Fussgängerstreifen (<b>Art. 6 Abs. 1 VRV und insbesondere Art. 47 Abs. 2 VRV</b>) mehr zur Verunsicherung denn zu einer höheren Sicherheit beigetragen habe. Allenthalben hat sich unterdessen denn auch eine gewisse Ernüchterung breit gemacht. Für die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) etwa ist die Situation am Zebrastrreifen unbefriedigend; deutliche Fortschritte müssten erzielt werden. Gemäss dem Touring Club Schweiz (TCS) hat sich der Zustand für die Fussgänger nicht verbessert und für die Autofahrer sogar verschlechtert.</p> <p><b>Zu grosser Interpretationsspielraum</b></p> <p>Der Bundesrat und das Bundesamt für Polizeiwesen hatten eigentlich erwartet, dass mit der per 1. Juni 1994 in Kraft getretenen Neuregelung eine bessere Beachtung der Rechte der Fussgänger und damit deren verbesserter Schutz erreicht</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

werden. In der Tat wurde nach einer signifikanten Zunahme der Unfälle 1995 in den beiden darauf folgenden Jahren eine markante Reduktion erzielt. Von 1980 bis 1993 konnte die Zahl der auf und neben dem Zebrastreifen verletzten Fussgänger um mehr als ein Drittel gesenkt werden. Während sich dieser erfreuliche Trend in den Folgejahren ausserhalb der Fussgängerstreifen fortsetzte, erhöhte sich die Zahl der auf Fussgängerstreifen verletzten und getöteten Personen ab 1998 wieder. Vier Jahre nach Einführung der Neuregelung orteten Fachleute eine der Hauptursachen der vermehrten Unfälle darin, dass sich die Verkehrsteilnehmer auf Trottoir und Strasse noch zu wenig an das neue Vortrittsrecht des Fussgängers gewöhnt hätten. Vor allem die jüngsten und ältesten Fussgänger würden zu wenig deutlich zu erkennen geben, dass sie den Zebrastreifen überqueren wollten, aber auch die Autofahrer seien noch zu wenig sensibilisiert.

Gerade die Fussgänger sind gemäss der Verhaltensvorschrift für den Fahrzeugführer (Art. 6 Abs. 1 VRV) nicht von sämtlichen Anzeigepflichten befreit: Namentlich ihre Absicht, den Fussgängerstreifen überqueren zu wollen, muss für den Fahrzeugführer „ersichtlich“ sein. Doch genau das Wort „ersichtlich“ sorgt für Missverständnisse, da es einen zu grossen Interpretationsspielraum offen lässt. Fahrzeuglenker können die Absicht der Fussgänger sehr spät erkennen oder falsch verstehen. Die Schwierigkeit liegt darin, dass die neue Bestimmung im Tatbestand einen inneren Willen enthält – nämlich die Fahrbahn überqueren zu wollen –, der nach aussen hin nicht mit letzter Sicherheit erkennbar ist. Etliche Fussgänger sind nicht zuletzt der irrigen Meinung, sie könnten jederzeit und ohne ihre Absicht zu signalisieren, einen Zebrastreifen passieren.

### Fehlende Verhaltensregel für Fussgänger

Wie kann nun ein Fussgänger „ersichtlich“ machen, dass er den Zebrastreifen überqueren will? Er muss durch ein bestimmtes Verhalten seine Absicht gegenüber dem Fahrzeuglenker deutlich und erfolgreich zum Ausdruck bringen. Dabei kann es sich um ein zielgerichtetes Zusteuern direkt auf den Fussgängerstreifen, ein Warten davor oder zumindest um die visuelle Kontaktaufnahme mit dem Fahrzeuglenker – dies kann z.B. durch ein bewusstes Hinschauen in Richtung Auto oder bei älteren und unsicheren Personen durch ein kurzes Heben der Hand geschehen – handeln. Bereits 1996 hatte der Bundesrat in diesem Zusammenhang festgehalten, dass der Slogan „Warte, luege, lose, laufe“ für den Fussgänger weiterhin aktuell bleibe; die Landesregierung versäumte es jedoch, eine entsprechende Verhaltensregel in die Verkehrsregelnverordnung (VRV) aufzunehmen.

Namentlich der in der neuen Vortrittsregelung stipulierte Hinweis auf den Fussgänger, der vor dem Streifen „wartet und ersichtlich die Fahrbahn überqueren will“, müsste analog bei den Verhaltensvorschriften für die Fussgänger vermerkt sein. Da dies nicht der Fall ist, entsteht ein Widerspruch: Dem Fahrzeuglenker wird suggeriert, er müsse den Vortritt nur dann gewähren, wenn der Fussgänger sich bereits auf dem Streifen befindet oder davor *wartet* und erkennbar die Fahrbahn passieren will. Aufgrund der jüngsten Rechtsprechung des Bundesgerichts sowie der Bestimmung betreffend das Überschreiten der Fahrbahn (Art. 47 Abs. 2 VRV) wird gerade dieser Sicherheitshalt des Fussgängers jedoch nicht mehr verlangt.

### Das Bewusstsein der Fussgänger schärfen

Der von der neuen Vortrittsregel am Fussgängerstreifen erwartete Sicherheitsgewinn ist mit Blick auf die Unfallbilanz offensichtlich ausgeblieben. Eine Neubeurteilung ist deshalb dringend angezeigt. Im Herbst 2002 forderte der Zürcher Regierungsrat den Bundesrat auf, das obligatorische Handzeichen wieder einzuführen. Er wurde in seinem Begehren von der Zürcher Kantonspolizei unterstützt: Überall im Strassenverkehr werde mit Blinken kommuniziert; ausgerechnet dort, wo starke Verkehrsteilnehmer auf schwache treffen würden, sei die Kommunikation abgeschafft worden. Der TCS schlägt vor, dass Fussgänger verpflichtet werden, ihre Absicht beispielsweise mit einem Sicherheitsstopp eindeutig „ersichtlich“ zu machen.

Diese Stellungnahmen verdeutlichen, dass es an der Zeit ist, neue Wege zu beschreiten. Unvorsichtige oder stur auf ihr Vortrittsrecht pochende Fussgänger dürfen am Zebrastreifen nicht länger den Folgen von schweren Unfällen ausgesetzt werden. Das Wiederholen von Appellen, bei Fussgängerstreifen Vorsicht und Rücksichtnahme walten zu lassen, und von Sensibilisierungskampagnen für Automobilisten genügen nicht mehr. Verkehrssicherheitsprogramme müssen vermehrt auch beim Fussgänger ansetzen und dessen Bewusstsein festigen, dass er selbst sowie seine Absicht, den Zebrastreifen überschreiten zu wollen, für den Fahrzeuglenker rechtzeitig erkennbar sein müssen. Zudem ist – nebst der Einführung weiterer technischer Massnahmen zur rechtzeitigen Erkennung der Fussgängerstreifen für Automobilisten – eine erneute Umformulierung der Verhaltensvorschriften am Zebrastreifen unumgänglich.

### Modifikation der Vortrittsregel

Ziel einer solchen Änderung muss es sein, die Kommunikation unter den Verkehrsteilnehmern zu verbessern und primär die Fussgänger zu einem vorsichtigeren Verhalten zu bewegen. Konkret sollen die Fussgänger dazu verpflichtet werden, vor dem Überqueren des Streifens dem herannahenden Fahrzeugführer ihr Vorhaben „ersichtlich“ zu signalisieren und immer dann einen Sicherheitshalt einzulegen, wenn das Betreten des Streifens für den Lenker des Fahrzeugs überraschend erfolgt. **Neu muss die Bestimmung gemäss Art. 47 Abs. 2 VRV deshalb folgendermassen lauten (Änderung in kursiver, fetter Schrift):**

Auf Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung haben die Fussgänger den Vortritt, ausser gegenüber der Strassenbahn. Sie **haben ihre Absicht, die Strasse zu überqueren, dem Fahrzeugführer ersichtlich anzuzeigen** und dürfen **jedoch** vom Vortrittsrecht nicht Gebrauch machen, wenn das Fahrzeug bereits so nahe ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten könnte.

Die Forderung nach dieser Modifikation der VRV drängt sich umso mehr auf, als der Bund gemäss seiner neuen Strassenverkehrspolitik (Vesipo) und dem Fernziel „Vision Zero“ den Strassenverkehr in der Schweiz künftig ohne Unfälle mit schweren Personenschäden abwickeln möchte. In einem derartigen, möglichst „narrensicher“ ausgestalteten Verkehrssystem haben systembedingte Missverständnisse zwischen Fussgängern und Fahrzeuglenkern definitiv keinen Platz mehr.

**2a. Signalisationsverordnung (SSV)**

<b>Art. 11 Fussgängerstreifen, Kinder, Radfahrer</b>		
-	Sind Sie mit der Einführung des neuen Signals "Radfahrer" einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Wir verlangen, dass beim vorgeschlagenen Art. 11 Abs. 3 der exakte Wortlaut des Anhangs 1 Ziffer 14 Buchstabe a des Wiener Übereinkommens über Strassenverkehrszeichen (SR 0.741.20) übernommen wird, da in den Erläuterungen ja auf dieses Weltabkommen verwiesen wird. <b>Unser Änderungsantrag lautet demnach wie folgt:</b> Das Signal „Radfahrer“ (1.32) <del>zeigt an</del> <b>darf nur verwendet werden, um einen Strassenabschnitt anzuzeigen, dass wo häufig Radfahrer in die Strasse einfahren oder diese sie überqueren; es darf nur ausserhalb von Verzweigungen aufgestellt werden.</b> Das neu vorgeschlagene Signal (1.32) ist ein Gefahrensignal. Es ist deshalb auch nur dort aufzustellen, wo tatsächlich eine entsprechende Gefahr, welcher der Motorfahrzeuglenker nicht gewahr ist, besteht. Im weiteren erachten wir es als selbstverständlich, dass die Einführung des neuen Signals „Radfahrer“ nicht ein Vortrittsrecht für Radfahrer beinhaltet. Wir möchten zudem festhalten, dass bei einem Unfall zwischen einem Motorfahrzeuglenker und einem Radfahrer an einem Ort, wo das neue Signal aufgestellt worden ist, das Vortrittsrecht immer noch Ersterem zusteht.	

<b>Art. 26 Überholverbote</b>		
-	Sind Sie mit der Neuregelung einverstanden ?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Mit der vorgeschlagenen Neuregelung würde u.E. der Verkehrsfluss stark behindert. An der geltenden und bewährten Regelung ist deshalb festzuhalten – zumal darin explizit steht, dass nur „sofern gefahrlos möglich“ überholt werden darf.	

<b>Art. 46 Einbahnstrasse, Sackgasse, Wasserschutzgebiet</b>		
-	Sind Sie einverstanden, an Stelle des bisherigen bundesrechtlich zwingend vorgeschriebenen Vortrittsentzuges das Ermessen der Kantone treten zu lassen ?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Wir sind der Auffassung, dass Einbahnstrassen mit Gegenverkehr von Radfahrern bereits ein gewisses Gefahrenpotenzial in sich bergen. Weder die Radfahrer noch die übrigen Fahrzeuglenker wissen heute, wer am Ende dieser Strassen vortrittsberechtigt ist. Wenn jetzt noch die Formulierung „Dem Gegenverkehr wird am Ende der Strasse der Vortritt entzogen“ gestrichen und dem Ermessensbereich der Kanton überlassen werden soll, wird die heutige Situation u.E. punkto Verkehrssicherheit nicht verbessert, sondern verschlechtert. Vor allem für die Zweiradfahrer wird dadurch das Sicherheitsrisiko erhöht. Kommt hinzu, dass kantonale und sogar lokale in Einbahnstrassen zwei verschiedene Regime gelten würden. Wir erachten als sinnvoll, wenn schweizweit ein einheitliche Regelung zur Anwendung kommt.	

<b>Art. 47 Weitere Verhaltenshinweise</b>		
-	Sind Sie einverstanden, dass alle Fussgängerstreifen - ausser bei Lichtsignalanlagen oder Kreisverkehrsplätzen - mit dem Signal 4.11 zu kennzeichnen sind ?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Wesentlich für die Sicherheit des Fussgängers ist vor allem, dass der Motorfahrzeuglenker einen Fussgängerstreifen rechtzeitig als solchen erkennt und seine Geschwindigkeit entsprechend anpassen kann. Im Moment sind dazu noch Studien im Gang, an denen ein FRS-Mitglied, der Touring Club Schweiz TCS, beteiligt ist. Wir empfehlen Ihnen, die Ergebnisse dieser	

<p>Studien abzuwarten, bevor ein definitiver Entscheid gefällt und bereits in neue Signale investiert wird.</p> <p>Im weiteren sind wir der Meinung, dass Zebrastreifen bei (kleinen) Kreisverkehrsplätzen grundsätzlich ein gewisses Gefahrenpotenzial aufweisen, da sich der Benutzer des Kreisverkehrs – hauptsächlich beim Einfahren in den Kreisel – auf die Vortrittsberechtigten von links kommenden Fahrzeuge konzentriert und dem rechtsgelegenen Fussgängerstreifen dadurch häufig nicht mehr die nötige Beachtung schenken kann. Deshalb ist es u.E. angezeigt, auf Zebrastreifen primär bei Kreisverkehrsflächen mit geringem Durchmesser aus Überlegungen der Verkehrssicherheit so weit als möglich zu verzichten.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Art. 48**

-	Sind Sie mit den Präzisierungen in der Bestimmung sowie auf der Rückseite der Parkscheibe einverstanden ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen:  Wir sind grundsätzlich mit den Präzisierungen auf der Rückseite der Parkscheibe zu deren besseren Verständlichkeit und Anwendung einverstanden. Hingegen lehnen wir es ab, dass Art. 48 Abs. 2 Bst. a in der vorgeschlagenen Form „abgespeckt“ wird. Im Sinne der Rechtssicherheit müssen u.E. allfällige Ausnahmen von der generellen Parkerlaubnis, die ein bis eineinhalb Stunden umfasst, insbesondere zwischen 11.30 und 13.30 Uhr im Verordnungstext enthalten sein.		

**Art. 54 Besondere Wegweiser und Vorwegweiser**

-	Sind Sie mit der Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Signalisierung von Routen für fahrzeugähnliche Geräte einschliesslich der entsprechenden Signalvorschlägen einverstanden ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen:  Keine Bemerkungen.		

**Art. 65 Zusatztafeln zu bestimmten Signalen**

-	Sind Sie mit der Einführung des Symbols "Spital mit Notfallstation" in Absatz 11 einverstanden ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen:  Keine Bemerkungen.		

**Art. 67 Verbindlichkeit der Zeichen und Weisungen**

-	Sind Sie mit der Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Verbindlichkeit der Verkehrsregelung durch private Organisationen einverstanden ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen:  Keine Bemerkungen.		

**Art. 68 Art und Bedeutung der Lichtsignale**

-	Sind Sie mit der Festlegung des Grundsatzes einverstanden, dass Lichtsignale allgemeinen Vortrittsregeln, Vortrittssignalen und Markierungen vorgehen ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen:  Keine Bemerkungen.		

<b>Art. 70 Ausgestaltung und Verwendung der Lichtsignale</b>		
-	Sind Sie mit der Schaffung einer Rechtsgrundlage für den Einsatz von Zweikammerampeln (rot/grün) zur Rampenbewirtschaftung bei Autobahnen und Autostrassen (Abs. 4bis) einverstanden ?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Wir sind mit der flächendeckenden Einführung der äusserst umstrittenen so genannten Rampenbewirtschaftung bei Autobahnen und -strassen nicht einverstanden. Schon in unserer Stellungnahme vom 28. Februar 2001 zum Strassenverkehrstelematik-Leitbild für die Schweiz im Jahr 2010 (SVT-CH 2010) haben wir den Leitsatz 4 „Verkehrsbeeinflussungssysteme auf Hochleistungsstrassen“, unter den auch die Rampenbewirtschaftung fällt, abgelehnt. Immerhin ist betreffend die Rampenbewirtschaftung unsere damals gestellte zentrale Frage „Wer lenkt nach welchen Kriterien?“ mit dem vorliegenden Änderungsvorschlag beantwortet worden: Es ist das UVEK. Denn gemäss neuem Art. 70 Abs. 4<sup>bis</sup> SSV „erlässt das UVEK Weisungen über den Standort und die Steuerung der Ampeln sowie über die Voraussetzung zu deren Anbringung“. Wir erachten es als inakzeptabel, dass nun ein Element aus dem Strassenverkehrstelematik-Paket herausgebrochen und auf dem Verordnungsweg quasi durch die Hintertüre überstürzt eingeführt werden soll. Das ist nicht nur pure Salamatik, sondern kommt auch einem unüberlegten Schnellschuss gleich. Abgesehen davon, dass die zentrale Funktion, die das Hochleistungsstrassennetz in der kleinräumigen Schweiz übernimmt, wohl in keinem anderen Land (geschweige denn in den USA) ein vergleichbares Pendant findet, gilt es u.E., auch in unserem Land noch etliche Abklärungen – nicht zuletzt hinsichtlich der politischen Akzeptanz – vorzunehmen sowie Überlegungen – vor allem hinsichtlich der Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz – anzustellen, bevor die vorgeschlagene Rampenbewirtschaftung schweizweit in Kraft treten kann. <b>Wir verlangen, dass das UVEK nun so rasch als möglich eine Gesamtvorlage für eine technisch-funktionale und tragfähige schweizerische Strassenverkehrstelematik, die Antworten auf offene Fragen gibt bzw. Alternativen aufzeigt, mit den notwendigen Gesetzes- und Verordnungsänderungen ausarbeitet und in die Vernehmlassung schickt sowie dass der Bundesrat danach eine entsprechende Botschaft den eidgenössischen Räten zuleitet.</b></p> <p>In den Erläuterungen wird auf Versuche mit der so genannten Rampenbewirtschaftung in den Kantonen Zürich und Aargau hingewiesen, die gezeigt haben sollen, dass die Rampenbewirtschaftung ein zweckmässiges und sicheres Element eines Verkehrsbeeinflussungssystems darstellen kann. Wenn man isoliert die betreffende Einfahrt bzw. die Schwachstelle auf der Autobahn betrachtet, mag dies allenfalls zutreffen. Wie aber sieht es aus, wenn ein ganzer Korridor, der auch das untergeordnete Strassennetz einbezieht, berücksichtigt wird? Im Kanton Aargau handelt es sich zudem um eine spezifische Rampenbewirtschaftung, die ganz klar im Zusammenhang mit der Sanierung des Baregg-Strassentunnels bzw. der Erstellung einer dritten Baregg-Röhre steht. Mit der Eröffnung des Baregg-Strassentunnels am 3. August 2004 wird die Rampenbewirtschaftung gemäss Baudepartement des Kantons Aargau wieder fallen gelassen. Ein anderes Beispiel ist die auf der Nordumfahrung von Zürich geplante Rampenbewirtschaftung. Diese ruft gemäss einem Vorstoss vom 10. Juni 2004 im Stadtparlament von Schlieren heftige Opposition hervor: „Weil sowohl der Bund als auch der Kanton Zürich die Realisierung eines zeitgerechten Ausbaus des Gubristunnels versäumt haben, haben nun Bund und Kanton über 10 Millionen Franken (...) in eine als unwirksam zu beurteilende Verkehrslenkung auf der Nordumfahrung zu investieren. Diese fragwürdige Massnahme bringt auf der Autobahn vielleicht den erhofften Erfolg, auf den Gemeindestrassen in den Agglomerationen um Zürich aber mit Sicherheit wesentlich mehr Verkehr (...). Der Kanton verspricht zwar, dass sich mit der beabsichtigten Verkehrslenkung der zu erwartende Stau auf die extra dafür erweiterten Rampen beschränke. Wir denken aber dies sei ein Trugschluss, das gesamte Projekt sei ohne die erforderlichen Erhebungen und ohne genügend sorgfältiges Grundlagenstudium oberflächlich und überstürzt erarbeitet worden – nur ein Schnellschuss also.“</p> <p>Der Strassenverkehrsverband FRS kann diese Überlegungen und Bedenken auch in Bezug auf die nun vorgeschlagene Möglichkeit einer schweizweiten Einführung der Rampenbewirtschaftung bei Autobahnen und -strassen vollumfänglich teilen.</p>	

<b>Art. 74 Fahrstreifen, Bus-Streifen, Radstreifen</b>		
-	Sind Sie mit der Markierung von Querungshilfen für Radfahrer einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Derartige Querungshilfen für Radfahrer sind im Anhang 2 Ziffer 38 des Wiener Übereinkommens über Strassenverkehrszeichen (SR 0.741.20) vorgesehen. Dort wird aber nicht von einem Radfahrerüberweg, sondern von einem <b>Radfahrerüberweg</b> gesprochen. Wir empfehlen, im Verordnungstext (Art. 74 Abs. 9 und 9<sup>bis</sup> SSV) ebenfalls diesen Begriff zu verwenden.</p> <p>Wir erachten es als obsolet, dass im vorgeschlagenen Art. 74 Abs. 9 SSV nochmals die Formulierung „mit Vortritt“ erwähnt wird – zumal auch in hievorigen Ziffer 38 davon keine Rede ist. <b>Wir beantragen deshalb folgende Änderung:</b></p>	

<p>Wo ein Radweg über eine Nebenstrasse geführt wird und den Benützern des Radweges entgegen Artikel 15 Absatz 3 VRV ausnahmsweise der Vortritt zustehen soll, wird die Überquerung <u>mit einem Radfahrerüberweg mit Vortritt (zwei gelbe unterbrochene Linien quer zur Fahrbahn; 6.27) durch gelbe, unterbrochene Linien</u> angezeigt; (...)</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### **Art. 79 Markierungen für den ruhenden Verkehr**

-	Sind Sie mit der Bestimmung über die besondere Kennzeichnung von Parkfeldern (Abs. 1bis) einverstanden ?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Die gemäss geltendem Verordnungstext heute praktizierte Kennzeichnung von Parkfeldern durch eine teilweise Markierung ist u.E. zwar häufig ungenügend. Durch die vorgeschlagenen Änderung würde die Konfusion jedoch nur noch grösser. Wir lehnen die Änderung deshalb ab.		

### **Art. 89 Verschiedene Hinweise**

-	Sind Sie mit der Signalisierung der Kilometrierung bzw. Hektometrierung einverstanden ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.		

### **Art. 102 Ausgestaltung der Signale**

-	Sind Sie mit den Änderungen betreffend die Grösse und Ausgestaltung der Signale einverstanden ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.		

### **Übergangsbestimmungen**

-	Sind Sie mit den Übergangsbestimmungen einverstanden ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.		

### **Anhang 2**

-	Sind Sie mit den Änderungen in Anhang 2 einverstanden ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Betreffend den Informationshinweis „Anzeige der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten“ (4.93) machen wir darauf aufmerksam, dass die Höchstgeschwindigkeit nicht auf allen Autostrassen 100 km/h beträgt. Die tatsächlich geltende Höchstgeschwindigkeit muss u.E. bei Autostrassen stets angegeben werden, damit ausländische Führer von Motorfahrzeugen nicht irrtümlicherweise davon ausgehen, dass auf Autostrassen die Höchstgeschwindigkeit generell 100 km/h ist.		

**Allfällige weitere Bemerkungen zu Änderungsvorschlägen betreffend die SSV****Art. 101 Abs. 3<sup>bis</sup>**

Obwohl wir die Bestrebungen zur Bewahrung schützenswerter Ortskerne verstehen und unterstützen, lehnen wir die diesbezüglich vorgeschlagene Verordnungsänderung ab. Auch in schützenswerten Ortskernen hat die Verkehrssicherheit u.E. erste Priorität. Um diese zu gewährleisten ist deshalb auch in entsprechenden Ortskernen die dafür notwendige gut sichtbare Signalisation anzubringen.

**2b. Signalisationsverordnung (SSV): Strassenreklamen**

<b><u>Allgemeines</u></b>		
-	Sind Sie mit der Neuregelung der Bestimmungen über die Strassenreklamen im Grundsatz einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Wir heissen die vorgeschlagenen Neuregelung grundsätzlich gut, da sie in der Abkehr von schematischen Verboten und in der sich eröffnenden Möglichkeit, die Verkehrssicherheit mit Bezug auf den konkreten Standort zu beurteilen, einen wesentlichen Fortschritt darstellt. U.E. ist aber zwingend, dass gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der revidierten Art. 95 - 100 SSV konkretisierende Weisungen für die Rechtsandwendung erlassen werden. Primäres Ziel muss es sein, eine gesamt-schweizerisch homogene Praxis zu gewährleisten, die im Interesse aller beteiligter Akteure liegt.</p> <p>Mit Schreiben vom 21. Januar 2003 haben wir das Bundesamt für Strassen (Astra) gebeten, die Möglichkeit der Deklaration von Benzinpreisen auf Autobahnen zu prüfen. Im Antwortschreiben des Astra vom 3. März 2003 wurde auf die Revision der Art. 95 - 100 SSV sowie auf eine vorgängige Umfrage bei Kantonen und Gemeinden hingewiesen. Leider ist unser legitimes Anliegen im vorliegenden Entwurf weder aufgenommen noch zur Diskussion gestellt worden. Wir werden es deshalb hienach unter dem vorgeschlagenen Art. 98 SSV erneut zur Sprache bringen.</p> <p>Mit grossem Erstaunen und einigem Befremden haben wir zur Kenntnis genommen, dass der vorliegende Entwurf gemäss den Erläuterungen auch eine Motion von Nationalrätin Franziska Teuscher (03.3358; Klare Regeln für Strassenreklamen) berücksichtigt, obschon dieser Vorstoss im Plenum noch nicht behandelt worden ist, weil er von Nationalrat Simon Schenk bekämpft und die Diskussion in der Folge verschoben wurde.</p>	

<b><u>Art. 96 Zulässige Strassenreklamen</u></b>		
-	Sind Sie mit den Grundsatzbestimmungen dieses Artikels einverstanden ?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Es ist u.E. nicht zutreffend, dass die Aussenwerbung Verkehrsteilnehmer generell ablenkt. Es ist unseres Wissens weder in der Schweiz noch im Ausland ein Fall aktenkundig, der bestätigt, dass durch eine Strassenreklame ein Unfall provoziert worden wäre. Die vorgeschlagene Formulierung können wir deshalb so nicht akzeptieren. Sie birgt nämlich die Gefahr in sich, dass prinzipiell jede Aussenwerbung mit dem Hinweis, sie lenke die Verkehrsteilnehmenden ab, verhindert werden könnte. Wir sind daher der Auffassung, dass die entsprechende Formulierung im revidierten Art. 96 Abs. 1 SSV zu präzisieren ist. <b>Wir beantragen folgende Änderung:</b> (...) Die Verkehrssicherheit ist beeinträchtigt, wenn Strassenreklamen die Verkehrsteilnehmenden <i>übermässig</i> ablenken oder das Erkennen (...)</p>	

<b><u>Art. 97 Verbotene Strassenreklamen</u></b>		
-	Sind Sie mit den Verbotstatbeständen einverstanden ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA (ohne Abs. 1 Bst. e)	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Betreffend den Art. 97 Abs. 1 Bst. e unterstützen wir vollumfänglich die Stellungnahme des Touring Club Schweiz TCS, der sich gegen das generelle Verbot von Strassenreklamen auf Signalen ausspricht, sofern es sich beispielsweise um ein Logo handelt.</p>	

<b><u>Art. 98 Besondere Fälle</u></b>		
1.	Sind Sie mit den Sonderregeln für Autobahnen und Autostrassen einverstanden ?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen:</p> <p>Das generelle Verbot von Strassenreklamen im Bereich von Autobahnen und Autostrassen ist nicht mehr zeitgemäss bzw. überholt. Der vorgeschlagene Art. 98 Abs. 1 steht u.E. im Widerspruch zur begrüssenswerten Absicht der SSV-Revision, Standort bezogene Prüfungen vorzunehmen. <b>Wir beantragen deshalb, Art. 98 Abs. 1 dahingehend neu zu formulieren, dass Strassenreklamen im Bereich von Autobahnen und Autostrassen nicht mehr generell untersagt sind.</b> Selbstverständlich unterstützen wir es dabei, wenn im Rahmen dieser Neuregelung der Verkehrssicherheit die ihr zukommende Beachtung geschenkt wird.</p> <p>Abgesehen davon ist die Formulierung „im Bereich von“ auslegungsbedürftig. Wir schlagen daher vor, dass in den hievovon uns postulierten konkretisierenden Weisungen, explizit festgehalten wird, dass die Zubringer von Autobahnen – im Gegensatz zu den Ein- und Ausfahrten – wie bisher nicht unter das Strassenreklamenverbot fallen.</p> <p>Im benachbarten Ausland ist die Deklaration der verschiedenen Tankstellen und Benzingesellschaften wie auch der jeweiligen Preise der diversen Treibstoffsorten über ganze Autobahnabschnitte üblich, ohne dass dadurch unseres Wissens die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. Zudem verlangen die Konsumenten (vor allem auch ausländische) mehr denn je eine umfassende Information punkto Distanz der möglichen Betankung sowie hinsichtlich der Treibstoffmarke und insbesondere der entsprechenden Treibstoffpreise. Das Anliegen einer besseren Anschrift des Treibstoffs – dem wichtigsten Versorgungsgut für Motorfahrzeuglenker – via Hinweistafeln auf dem schweizerischen Hochleistungsstrassennetz ist u.E. legitim und stösst in der Bevölkerung gemäss nicht repräsentativen Umfragen auf breite Zustimmung. <b>Wir beantragen deshalb einen neuen Art. 98 Abs. 1 Bst. c:</b> <i>Hinweistafeln mit Angaben der Distanzen zu den nächsten Autobahntankstellen, der jeweiligen Benzinmarken und der Preise der jeweiligen Treibstoffsorten.</i></p> <p>Obwohl wir den Verzicht auf allzu detaillierte Vorschriften begrüssen, ist unserer Meinung nach bezüglich des Fahrbahnabstands der Strassenreklamen eine Ausnahme zu machen: Dieser Abstand ist angesichts der möglichen Rechtsunsicherheitsfolgen zwingend auf Verordnungsstufe zu stipulieren. Die praktische Bedeutung des Fahrbahnabstands ist äusserst gross: Der Abstand von 0,5 m ist Realität in allen Städten in der ganzen Schweiz. Bis heute ergaben sich gemäss Kantonen und Gemeinden daraus nie irgendwelche (Verkehrs-)Sicherheitsprobleme. Wir sind daher überzeugt davon, dass eine diesbezügliche explizite Nennung des Abstands in der SSV gerechtfertigt ist. Dies umso mehr, als dem Vernehmen nach auch die bisherigen einschlägigen Weisungen des EJPD aus dem Jahr 1982 aufgehoben und in die SSV überführt werden sollen. <b>Wir beantragen deshalb einen neuen Art. 98 Abs. 3:</b> <i>Bei freistehenden Strassenreklamen ist ein Abstand von mindestens 0,5 m vom Fahrbahnrand einzuhalten.</i></p>
2.	Sind Sie mit den Sonderregeln an Pfosten von Signalen einverstanden ?
	<input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Keine Bemerkungen.</p>

**Art. 99 Bewilligungspflicht**

	- Sind Sie mit der Bestimmung betreffend die Bewilligungspflicht (Abs. 1) und die Ausnahmemöglichkeit (Abs. 2) einverstanden ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Keine Bemerkungen.</p>		

**Allfällige Weisungen**

	- Als wie dringend erachten Sie den Bedarf für Weisungen zusätzlich zu den vorgeschlagenen Bestimmungen ?			
	<input checked="" type="checkbox"/> zwingend	<input type="checkbox"/> sehr nützlich	<input type="checkbox"/> wünschenswert	<input type="checkbox"/> nicht erforderlich
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Wie hievovon bereits erwähnt ist es u.E. zwingend, dass gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der revidierten Art. 95-100 SSV konkretisierende Weisungen für die Rechtsanwendung erlassen werden. Primäres Ziel muss es dabei sein, schweizweit eine homogene Praxis zu garantieren.</p>			

**Allfällige weitere Bemerkungen betreffend die Strassenreklamen**

Wir haben festgestellt, dass im vorliegenden Entwurf die touristische Signalisation nicht thematisiert wird. Die entsprechenden Bestimmungen finden sich in den Weisungen über die Signalisation touristisch bedeutsamer Regionen auf Autobahnen und Autostrassen vom 8. Mai 1990. Die Weisungen tragen den heutigen Anforderungen und Ansprüchen an eine kunden- und sachgerechte Information der Reisenden nicht mehr ausreichend Rechnung. Es ist ein Fakt, dass sich die Tourismuslandschaft in vergangenen Jahren stark verändert hat und auch heute einem stetigen Wandel unterworfen ist. Dies erfordert angepasste und massgeschneiderte Lösungen punkto Vermittlung touristisch bedeutsamer Regionen, Räume und Angebote. Hinweistafeln mit der Aufschrift „Schweizer Mittelland“ beispielsweise im Bereich von Autobahnen und -strassen sind u.E. viel zu wenig spezifisch und daher nicht mehr zeitgemäss.

Die Schweiz als eine der führenden Tourismusnationen der Welt muss sich mit klaren, einwandfreien und den Bedürfnissen der heutigen Gäste entsprechenden Informationen präsentieren können. Da die grosse Mehrheit der Touristen mit dem Motorfahrzeug unterwegs ist, und davon viele die Schweiz leider allzu oft nur transitieren, ist es umso wichtiger, dass die Signalisation entlang der Autobahnen und -strassen qualitativ hoch stehend und leicht verständlich ist sowie die Touristen dazu animiert, einen Zwischenhalt einzulegen.

Zusammen mit unserem Mitglied, dem Schweizer Tourismus-Verband (STV), **beantragen wir deshalb, dass die hievorgenannten Weisungen den aktuellen touristischen Bedürfnissen angepasst und allenfalls sogar in die SSV aufgenommen werden.** Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf die im Plenum noch nicht behandelte Interpellation von Nationalrat Adrian Amstutz (04.3266; Nationalstrassen – Signalisation) vom 1. Juni 2004.

### 3. Verkehrszulassungsverordnung (VZV)

<b>Art. 13 Prüfung der Basistheorie</b>		
-	Gibt es zwingende Gründe für die Beibehaltung des Schweizerischen Handbuchs der Verkehrsregeln?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Allfällige Gründe für ein "Ja": Keine Bemerkungen.	

<b>Allfällige weitere Bemerkungen</b>	
	<p>Landwirtschaftliche Traktoren können entweder als gewerbliche Motorkarren oder Traktoren immatrikuliert werden. Technisch gesehen sind es bauartgleiche Fahrzeuge, bei denen es in Bezug auf die Verkehrssicherheit keine Bedenken gibt. Für diese Fahrzeuge ist aber der Führerausweis der Kategorie F erforderlich. Ziel wäre es u.E. nun, die Ziffer 161 der Erläuterungen zum Bundesratsbeschluss vom 18. Juli 1961 (Kreisschreiben) abzulösen und in die VZV aufzunehmen.</p> <p><b>Wir beantragen deshalb eine Änderung von Art. 4 Abs. 3G:</b> zum Führen von Fahrzeugen der Spezialkategorie M sowie von landwirtschaftlichen Ausnahmefahrzeugen, <b>Motorkarren</b> und <del>Landwirtschafts</del> <b>Traktoren auf landwirtschaftlichen Fahrten</b> mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h, sofern der Inhaber an einem vom ASTRA anerkannten Traktorfahrkurs teilgenommen hat.</p> <p>Eventualiter beantragen wir, im hievorigen gemachten Vorschlag auf die Formulierung „auf landwirtschaftlichen Fahrten“ zu verzichten.</p>

**4. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)**

<b>Art. 11</b>		
-	Sind Sie damit einverstanden, dass bei Lieferwagen auch nach Aufhebung von Art. 61 Abs. 2 VRV zusätzliche Sitze im Laderaum bewilligt werden können?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	

<b>Art. 24</b>		
-	Sind Sie damit einverstanden, dass für Fahrrad-/Invalidenfahrstuhlkombinationen die Vorschriften für mehrspurige Fahrräder sinngemäss gelten?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	

<b>Art. 72</b>		
1.	Sind Sie mit den vorgeschlagen Bestimmungen über die Gurt-Verankerungspunkte von quer zur Fahrtrichtung angeordneten Sitzen und von für Kinder vorgesehenen Sitzen einverstanden (Abs. 3)?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	
2.	Sind Sie damit einverstanden, dass für quer zur Fahrtrichtung angeordnete Sitze Sicherheitsgurten vorgeschrieben werden (Abs. 5) ?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Dass Sitze, die quer zur Fahrtrichtung angeordnet sind, neu generell in allen Fahrzeugen der Klassen M und N mit Beckengurten versehen sein müssen, geht u.E. zu weit. Jene betreffenden Sitze in Fahrzeugen dieser beiden Klassen, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, sollen aber selbstverständlich die entsprechenden Sicherheitsvorschriften erfüllen.	
3.	Sind Sie damit einverstanden, dass für Sitze, die für Kinder vorgesehen sind, Sicherheitsgurten vorgeschrieben werden (Abs. 5) ?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Wir verweisen auf die Bemerkungen zu Frage 2 hievor.	
4.	Sind Sie mit den vorgeschlagenen Anforderungen an freiwillig eingebaute Sicherheitsgurten einverstanden (Abs. 6)?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	

5.	Sind Sie damit einverstanden, dass für Ersatz-Airbags und nachträglich eingebaute Airbags die Anforderungen des ECE-Reglements Nr. 114 gelten sollen (Abs. 7)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.		

**Art. 107**

-	Sind Sie damit einverstanden, dass die Forderung nach Zwischenlehnen auf Längsbänken aufgehoben wird?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.		

**Art. 117**

1.	Sind Sie damit einverstanden, dass auch für Motorwagen, Motorräder (ausgenommen Kleinmotorräder), Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge sowie für Anhänger mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h ein Höchstgeschwindigkeitszeichen vorgeschrieben wird?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.		
2.	Sind Sie damit einverstanden, dass auch für Motorwagen, Motorräder, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge sowie für Anhänger mit einer Höchstgeschwindigkeit zwischen 60 und 80 km/h ein Höchstgeschwindigkeitszeichen vorgeschrieben wird?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.		

**Art. 210**

-	Sind Sie mit der Neuregelung sogenannter Nachlaufteile einverstanden ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.		

**Art. 222x**

1.	Sind Sie mit den vorgeschlagenen Übergangsfristen betreffend die Ausrüstungspflicht mit Sicherheitsgurten für quer zur Fahrtrichtung angeordnete Sitze und Sitze für Kinder einverstanden?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.		

2.	Sind Sie mit den vorgeschlagenen Übergangsfristen betreffend die Kennzeichnung langsamer Fahrzeuge einverstanden?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.		

<b><u>Allfällige weitere Bemerkungen zu Änderungsvorschlägen betreffend die VTS</u></b>	
	Keine weiteren Bemerkungen.

**5. Ordnungsbussenverordnung (OBV)**

<b><u>Ziff. 337 / 623</u></b>		
1.	Sind Sie mit der Aufnahme eines neuen Bussentatbestandes "Nichtgewähren des Vortritts bei Fussgängerstreifen" einverstanden ?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Gemäss den Erläuterungen wird der Fussgängervortritt am Streifen nach wie vor häufig nicht gewährt. Zur verbesserten Durchsetzung des Fussgängervortritts soll daher ein entsprechender Bussentatbestand in die OBV aufgenommen werden. Dieses Vorgehen erachten wir als völlig falsch. Eine Verbesserung der heutigen Situation wird u.E. nicht dadurch erreicht, dass insbesondere Motorfahrzeuglenker generell mit einer hohen Busse zu rechnen haben, die bekanntlich wenig präventive Wirkung entfaltet. Vielmehr sind im Sinne unseres hievor auf Seite 7 gemachten Änderungsantrags zu Art. 47 Abs. 2 VRV die Fussgänger wieder vermehrt in die Verantwortung zu ziehen bzw. in die Pflicht zu nehmen. Nur auf diese Weise kann u.E. die zugegebenermassen unbefriedigende Situation am Fussgängerstreifen mittel- und langfristig optimiert werden.	
2.	Sind Sie mit der vorgeschlagenen Bussenhöhe (Fr. 200.- für Motorfahrzeugführer; Fr. 60.- für Rad- und Mofafahrer) einverstanden ?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen: Keine Bemerkungen.	

<b><u>Allfällige weitere Bemerkungen zu Änderungsvorschlägen betreffend die OBV</u></b>	
	Keine weiteren Bemerkungen.

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