

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

Bern, den 9. September 2005

## **Revision der VSS-Norm 640 829 – Signalisation Langsamverkehr**

### **Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS**

---

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Anhörungsverfahrens betreffend die Revision der VSS-Norm 640 829 – Signalisation Langsamverkehr – Stellung nehmen zu können, und äussern uns im Rahmen Ihres Fragekatalogs wie folgt:

#### **Grundsätzlicher Entscheid**

1. **Stimmen Sie der Integration der Bestimmungen über die LV-Signalisation gemäss FWG und SVG in einer gemeinsamen VSS-Norm zu?**



JA



NEIN



Keine Stellungnahme

In seiner entsprechenden Stellungnahme vom 30. April 2003 hat der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS das Leitbild Langsamverkehr (LLV) als Förderprogramm für Fussverkehr, Wandern, Velofahren sowie Inline-Skaten grundsätzlich abgelehnt – und er tut dies auch heute noch. Eines der zentralen Argumente diesbezüglich lautet nach wie vor: Die Förderung des so genannten Langsamverkehrs (LV) ist nicht Bundessache und soll auch nicht eine neue Bundesaufgabe werden. Dabei haben wir ebenfalls das in Leitsatz vier (LS 4) des LLV postulierte Leit- und Informationssystem zur LV-Förderung aufgrund der u.E. heute ausreichenden Signalisation als unnötig zurückgewiesen.

In punktueller Abweichung zur bezüglich besagtem LS 4 eingenommenen Position hat sich der Strassenverkehrsverband FRS in seiner Stellungnahme vom 28. Juli 2004 hinsichtlich der Änderung von Artikel 54 der

Signalisationsverordnung (SSV) mit der Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Signalisierung von Routen für Fahrzeugähnliche Geräte (FäG) einschliesslich der entsprechenden Signalvorschläge einverstanden erklärt. Diese Änderung wird gemäss Erläuterungsbericht auf den 1. März 2006 in Kraft treten.

In unseren Augen hat die vorliegende Normrevision zwar nicht nur, jedoch in allererster Linie eine Aufwertung des Freizeit- und Tourismusbereichs zur Folge. Denn wer heute mit dem Fahrrad, zu Fuss oder mit FäG zur Arbeit oder Schule pendelt, der kennt seine tägliche Route und ist an und für sich nicht auf eine verbesserte Signalisation angewiesen. Von daher scheint es uns wesentlich, die angestrebte schweizweit einheitliche Signalisation für den LV nicht als „wichtige und unbestrittene Teilstrategie“ zur Förderung des LV zu bezeichnen, sondern vielmehr als touristische und freizeitliche Massnahme die landes-, regions- sowie ortsunkundigen in- und ausländischen Touristen künftig die Möglichkeit bieten soll, sich mit LV-Verkehrsmitteln in unserem Land besser zurechtzufinden. Dass dem in der Tat auch so ist, können wir einem wichtigen Hinweis im Erläuterungsbericht entnehmen, wonach die Stiftung Veloland Schweiz derzeit in Zusammenarbeit mit den Kantonen und Tourismusorganisationen sowie mit Unterstützung der zuständigen Bundesämter die Projekte Wanderland, Mountainbikeland und Skatingland Schweiz (Gesamtprojekt „Schweiz Mobil“) analog und ergänzend zu Veloland Schweiz entwickelt.

Dieser touristische und freizeitliche Faktor muss u.E. das oberste Ziel sein, an dem sich die vorliegende Normrevision zu orientieren hat. Es geht u.E. also in gar keinem Fall, um eine Substituierung des privaten Strassenverkehrs.

**Unter dieser Prämisse kann der Strassenverkehrsverband FRS die Integration der Bestimmungen über die LV-Signalisation gemäss FWG und SVG in einer gemeinsamen VSS-Norm grundsätzlich gutheissen.**

In unserer hievor erwähnten Stellungnahme zum LLV habe wir auf die Frage „Sind Sie mit dem Begriff ‘Langsamverkehr’ einverstanden?“ eine grundsätzlich befürwortende Antwort gegeben. Wir haben dazu ausgeführt, dass der Begriff objektiv insofern zutreffend sei, als bei Vorhandensein von angemessenen leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen die unter dem Begriff „Langsamverkehr“ vereinten Verkehrsmittel in der Regel langsamer seien als jene des öffentlichen – kollektiven – Verkehrs (öV) sowie des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Handkehrum sei Geschwindigkeit aber immer auch relativ: Während jemand 20 Stundenkilometer (km/h) auf den Inline-Skates als sehr schnell empfinden könne, habe dieselbe Person allenfalls das Gefühl, in einem Auto oder Motorrad bei 120 km/h auf der Nationalstrasse langsam unterwegs zu sein.

Heute plädieren wir für eine andere Benennung des so genannten Langsamverkehrs (LV): Da dieser unbestrittenmassen individueller Natur ist und sich zu einem guten Teil auf der Strasseninfrastruktur abwickelt, schlagen wir vor, von nicht motorisiertem Individualverkehr (NMIV) zu sprechen. Eventualiter könnten wir uns auch mit der Bezeichnung langsamer Individualverkehr (LIV) einverstanden erklären. **Wir beantragen, in der vorliegenden Normrevision den Begriff LV überall durch NMIV bzw. andernfalls durch LIV zu ersetzen.**

Dass es sich bei der vorliegenden Normrevision primär um ein touristisches und freizeitbezogenes Vorhaben handelt, bringt nicht zuletzt auch Punkt 10 des Erläuterungsberichts klar zum Ausdruck. Dort heisst es nämlich, dass dem LV (bzw. NMIV oder LIV gemäss unserer Forderung) eine grosse wirtschaftliche Bedeutung, insbesondere im Bereich der Freizeit und des Tourismus, zukomme. „Im Veloland Schweiz werden allein auf den nationalen Routen jährlich ca. 100-150 Millionen Franken umgesetzt, dies entspricht ca. einem Franken pro Personenkilometer (Pkm). Im Wandern (...) sind es ca. 3.75 Franken pro Pkm.“

Wir haben diese Zahlen zu den Auswirkungen des NMIV auf die Wirtschaft mit sehr grossem Interesse zur Kenntnis genommen und **verlangen, dass das UVEK – beispielsweise im Rahmen der Botschaft zum Infrastrukturfonds – auch entsprechende absolute und kilometerbezogene Angaben für den MIV (Personenverkehr) macht bzw. veröffentlicht.**

## A Allgemeines

### 2. Stimmen Sie dem Geltungsbereich der Norm zu? (Ziffer 2)

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
<p>Es gibt für uns allerdings sachlich betrachtet keinen triftigen Grund, weshalb die Fusswegnetze vom Geltungsbereich der revidierten Norm ausgeklammert werden sollen. Wie der Erläuterungsbericht ja festhält, „haben verschiedene Städte und Gemeinden zahlreiche sehr unterschiedliche Signalisationssysteme für den Fussverkehr realisiert“. Dieser Umstand ist u.E. mit Blick auf die Schaffung einer landesweit einheitlichen Signalisation für den NMIV sehr stossend. Die bestehende uneinheitliche Signalisation ist dem angestrebten Ziel abträglich und trägt nicht zur „corporate identity“ der Schweiz als Tourismusland bei. <b>Wir beantragen deshalb, dass auch die Fusswegnetze in den Geltungsbereich der Norm aufgenommen werden.</b></p>					

### 3. Stimmen Sie den Übergangsfristen der Norm zu? (Ziffer 2)

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
<p>Keine Bemerkungen.</p>					

### 4. Stimmen Sie den Definitionen der LV-Wege und -Routen zu? (Ziffern 6.5 bis 6.13)

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
<p>Wir sind grundsätzlich mit vorgeschlagenen Definitionen einverstanden. Wir machen jedoch darauf aufmerksam, dass die Begriffe Velo, Veloweg, Veloroute, usw. in der offiziellen Terminologie nicht existieren, und verlangen, dass in der gesamten Norm „Velo“ durch „Fahrrad“, „Veloweg bzw. -route“ durch „Radweg bzw. -route“, „Velopiktogramm“ durch „Fahrradpiktogramm“ und „Velofahren“ durch „Radfahren“, usw. ersetzt werden.</p> <p>Ausserdem gilt es zu betonen, dass die für den NMIV angestrebte Signalisation den betreffenden Benützern nicht mehr Rechte verleiht. Sie sind weiterhin verpflichtet, sich an die geltenden Verkehrsregeln zu halten. Dies betrifft insbesondere das Fusswegnetz (Ziffer 6.4), den NMIV-Weg (Ziffer 6.5), die NMIV-Route (Ziffer 6.6) und teilweise auch das Wanderwegnetz (Ziffer 6.7). <b>Wir beantragen daher, in der Norm festzuhalten, dass auf den besagten Netzen, Wegen und Routen die geltenden Verkehrsregeln unbedingt zu befolgen sind.</b></p> <p>Wir verwehren uns ausserdem dagegen, dass es – sozusagen unter dem Deckmantel bzw. durch die Hintertüre der Signalisationsverbesserung für den NMIV bzw. der vorliegenden Normrevision – in Zukunft zu weiteren Beschränkungen des MIV, insbesondere innerhalb des Siedlungsgebiets, kommt.</p> <p>Im Weiteren weisen wir die vorgeschlagene Definition für „Fahrzeugähnliches Gerät“ (Ziffer 6.3) zurück. Hier ist die Begriffsdefinition gemäss Art. 1 Abs. 10 der Verkehrsregelnverordnung (VRV) zu verwenden. Dort steht z.B. anstelle von „Kindervelos“ klipp und klar „Kinderräder“.</p>					

**5. Stimmen Sie der Festlegung der Anforderungen an Material und Unterhalt zu? (Ziffern 8 und 9)**

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

**6. Stimmen Sie den übrigen Bestimmungen im Kapitel „A Allgemeines“ zu?**

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Unter Berücksichtigung unserer bereits hievord gemachten Bemerkungen können wir die übrigen Bestimmungen im Kapitel „A Allgemeines“ prinzipiell gutheissen.					

**B Signalelemente****7. Stimmen Sie der Einführung eines Mobilitätspiktogramms für das Bergwandern zu? (Ziffer 10)**

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

**8. Stimmen Sie der Möglichkeit der Kombination von Velo-, Mountainbike- und FäG-Routen auf einem Signal zu? (Ziffer 10)**

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

**9. Stimmen Sie dem Verzicht auf braune Wegweiser für Kultur- und Themenwanderwege zu? (Ziffern 11 und 16)**

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

**10. Stimmen Sie der Aufhebung der Sonderform zur Signalisation der Jurahöhenwege zu? (Ziffern 11 und 16)**

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

11. Stimmen Sie der Einführung der Schrift ASTRA Frutiger Standard für die Signalisation der Wanderwege zu? (Ziffer 12)

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

12. Stimmen Sie der Einführung des Standortfeldes für Velo-, Mountainbike- und FäG-Wegweiser zu? (Ziffer 15)

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

13. Stimmen Sie der Einführung des Routenfeldes für Wander-, Bergwander-, Mountainbike- und FäG-Wegweiser zu? (Ziffer 16)

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

14. Stimmen Sie der Festlegung einer verbindlichen Farbe des Routenfeldes pro Mobilitätsform zu? (Ziffer 16)

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

15. Stimmen Sie den übrigen Bestimmungen im Kapitel „B Signalelemente“ zu?

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

## C Signalbeispiele

16. Stimmen Sie der Einführung der aufgemalten Bestätigung und des aufgemalten Richtungspfeils für Mountainbikewege zu? (Ziffer 23)

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

17. Stimmen Sie den übrigen Bestimmungen im Kapitel „C Signalbeispiele“ zu?

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

## D Informationstafeln, Verbots-, Vortritts- und Gefahrensignale

18. Stimmen Sie der Normierung der Informationstafeln zu? (Ziffern 24 und 25)

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

19. Stimmen Sie der Festlegung der Informationstafel Alpinwanderweg zu? (Ziffer 26)

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

20. Stimmen Sie dem Grundsatz der Verwendung der SSV-Signale für die Verbots-, Vortritts- und Gefahrensignalisation auf LV-Wegen zu? (Ziffer 27)

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

21. Stimmen Sie den übrigen Bestimmungen im Kapitel „D Informationstafeln, Verbots-, Vortritts- und Gefahrensignale“ zu?

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

**Anhang****22. Stimmen Sie der Vereinheitlichung der Abmessungen zu?**

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

**23. Stimmen Sie den übrigen Bestimmungen im Anhang zu?**

<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN	<input type="checkbox"/>	Keine Stellungnahme
Keine Bemerkungen.					

**24. Haben Sie weitere Bemerkungen, Anregungen oder Hinweise zur Norm?**

Nein, wir haben keine weiteren Bemerkungen, Anregungen oder Hinweise zur Norm.					
--------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--

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