

Per E-Mail an  
[svg@astra.admin.ch](mailto:svg@astra.admin.ch)

Ort, 15. Oktober 2020

## **Stellungnahme zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit, zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und der zugehörigen Verordnungen Stellung zu nehmen. Gerne machen wir davon Gebrauch.

Grundsätzlich begrüßen wir die vorgeschlagene Revision und die Absichten des Bundesrats, klimafreundliche Technologien zu stärken, und die Regelungen für das automatisierte Fahren zu erneuern. In drei Bereichen sind wir aber sehr kritisch und sehen Handlungsbedarf:

- Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit
- Handlungsbedarf für die Förderung von Cargo-Bikes
- Handlungsbedarf um einer potentiellen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken

### **Anpassungen in Bereich der Verkehrssicherheit**

**Wir sind sehr kritisch gegenüber den vorgesehenen Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit.** Wir beobachten, dass einerseits wirksame Massnahmen zur Vermeidung einer Fremdgefährdung (Regelungen und Strafen zum Schutz vor Rasern und zum Schutz vor Autofahrer unter Alkoholeinfluss) gelockert werden, während gleichzeitig neue Vorschriften für Verkehrsverhalten ergriffen werden, von dem keine Fremdgefährdung ausgeht (Velohelmpflicht). Die Verantwortung für die Sicherheit wird zunehmend zu den Opfern verschoben. Diesen Trend erachten wir als sehr problematisch. Die Aufgabe des Staates besteht in erster Priorität darin, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fortbewegen können und dabei nicht durch Dritte gefährdet werden, im Sinne des in der Bundesverfassung garantierten Grundrechts auf körperliche und geistige Unversehrtheit. Dabei soll die Eigenverantwortung und die private Freiheit soweit wie möglich gewahrt werden. Wir sind überzeugt, dass mehr Sicherheit am wirksamsten geschaffen wird durch sichere Infrastrukturen und die strikte Einhaltung der Verkehrsregeln.

Zurzeit ist das Velo im Trend. Es ist klimafreundlich, platzsparend und leise. Daher sollte die weitere Verlagerung zum Velo unbedingt gefördert werden. Mit den vorgesehenen Änderungen wird das Velofahren für Junge und für E-Bike-Fahrende aber unattraktiver, während gleichzeitig Unfälle nicht an der Quelle vorgebeugt werden. Wir sehen darin ein grosses Risiko, dass die Verlagerung hin zum Velo empfindlich geschwächt wird.

Gemeinsam mit den schweizerischen Veloverbänden sind wir entschieden gegen die Ausweitung des Helmobligatoriums, aus folgenden Gründen:

- **Unfälle nehmen zu, weil mehr E-Bikes auf den Strassen verkehren**  
In den letzten Jahren haben die Unfälle mit Elektrovelos zugenommen. Medienberichte suggerieren, Elektrovelos seien besonders gefährlich. Das Bild täuscht. Die Unfallzahlen sind nicht im selben Mass angestiegen wie die Verkaufszahlen von E-Bikes. Die grössere Anzahl Unfälle liegt schlicht daran, dass insgesamt mehr Menschen auf dem Elektrovelo unterwegs sind und dabei erst noch längere Strecken im Vergleich zum normalen Velo zurücklegen. Relativ betrachtet ist E-Bike-fahren also keineswegs gefährlicher geworden.
- **Helmpflicht hält vom Velofahren ab**  
Es ist ein erfreulicher Trend, dass dank dem E-Bike heute mehr Menschen Velofahren. Das entlastet die Strassen und ist gut fürs Klima. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen aber: Eine Helmpflicht führt ganz direkt dazu, dass weniger Menschen Velofahren. Damit riskieren wir, einen positiven und dringend nötigen Trend hin zum Velo gleich wieder im Keim zu ersticken. Dies schadet schlussendlich der Volksgesundheit und läuft den Klimazielen zuwider.
- **Nur scheinbar mehr Sicherheit durch Helmpflicht**  
Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Bei Kollisionen wirken aber Rotationskräfte, auf welche Helme nicht oder unzureichend konzipiert sind. Velohelme bringen nicht vollkommene Sicherheit. Sie lindern die Folgen von Unfällen, vermeiden sie aber nicht.
- **Helmpflicht ist nur Symptombekämpfung**  
Sicherheit wird durch gute Veloinfrastruktur erzielt. Auf niederländischen Strassen – wo die Velowege separat vom Autoverkehr geführt werden - sind rund 4x mehr Velos unterwegs. Obwohl dort die meisten ohne Helm fahren (95%), ist das Risiko auf dem Velo zu sterben drei Mal kleiner als in der Schweiz. Die Sicherheitsmassnahmen der Schweiz sollten prioritär darauf abzielen, Kollisionen zu verhindern, statt die Folgen von Stürzen zu lindern.
- **Bikesharing in Gefahr**  
Die Helmpflicht wäre der Todesstoss für E-Bike-Sharing Angebote wie z.B. Publibike. Bikesharing fördert das Velofahren. In Gebieten mit Helmpflicht funktioniert Bikesharing aber nicht. Denn die Meisten haben keinen Helm dabei und wollen keinen Leihhelm nutzen.
- **Komplizierter Vollzug und Schwächung der Eigenverantwortung**  
Die Helmpflicht bringt eine erhebliche Vollzugsproblematik mit sich. Die unterschiedlichen Tragpflichten für verschiedene, äusserlich kaum unterscheidbare Fahrzeugtypen einerseits und für verschiedene Altersgruppen andererseits erzeugen einen unverhältnismässigen Kontroll- und Administrativaufwand. Den Veloverbänden ist die Sicherheit der Velofahrenden wichtig. Sie setzen sich aber für die Eigenverantwortung ein.
- **Für Jugendliche darf das Velo nicht unattraktiver werden**  
Bei den Jugendlichen findet in den letzten 20 Jahren eine massive Abwendung vom Velo statt. In der Altersgruppe zwischen 13-20 fahren heute nur noch etwa halb so viele Velo wie vor 20 Jahren. Dabei ist alltägliche Bewegung wie z.B. durch das Velofahren gerade auch für Junge eine wichtige Gesundheitsfördermassnahme. Mit einer generellen Helmpflicht für Jugendliche verliert das Velo aber zusätzlich an Attraktivität.
- **Eine unverhältnismässige Massnahme**  
Heute beträgt die Tragquote bei den langsamen Elektrovelos bei den Erwachsenen 67% und bei den bis 14-Jährigen ist sie mit 75% noch höher, und ist damit im europaweiten Vergleich bereits extrem hoch. Aus unserer Sicht steht der mögliche Sicherheitsgewinn durch ein Obligatorium in keinem Verhältnis zu den oben genannten Nachteilen und Risiken.

Aus diesen Gründen lehnen wir die Helmpflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab: Sowohl für langsame E-Bikes, wie für Kinder und Jugendliche, wie auch für Mitfahrende.

Für die Erhöhung der effektiven und empfundenen Sicherheit von Velofahrenden fordern wir die Einführung eines Mindestüberholabstands von 1,5 m wo möglich.

## **Dringender Handlungsbedarf zur Förderung von Cargobikes**

Wir begrüssen die Absicht des Bundesrats, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern. Besonders klimafreundlich, leise und platzsparend sind Cargo-Bikes. Sie hätten im städtischen Güterverkehr ein sehr grosses Potential. Die geltenden Regelungen in der Schweiz erschweren aber den Einsatz von Cargo-Bikes unnötig. Dass diese Regelungen überarbeitet werden sollten ist schon seit langem bekannt. Dieser Wille wurde auch schon vom Parlament so zum Ausdruck gebracht. Die nun laufende Revision würde die Chance bieten, um den Cargo-Bikes Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese ohne wettbewerbsnachteile für städtischen Güterverkehr eingesetzt werden könnte. In der Vorlage ist in diesem Bereich jedoch nichts vorgesehen. Das ist eine verpasste Chance.

Folgende Anpassungen sind nötig, um Transporte mit Cargobikes zu erleichtern:

- **Die Gewichtslimite von 200kg ist zu tief**  
Diese beträgt heute 200 kg, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Mit einer Person von 90 kg verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.
- **Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind nicht zugelassen**  
Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um ihr Lieferservice erweitern zu können. Solche sind in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie allerdings geprüft und sicher im Verkehr. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch in der Schweiz zugelassen sein können.
- **Limite von max. 2 Kindern in Cargobikes mit geschützten Kindersitzen ist zu tief**  
Heute sind europaweit Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, sollte sich die Limite neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargobike richten.

## **Handlungsbedarf gegen eine mögliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse**

Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und müssen darum nur eine tiefe bzw. keine LSVA entrichten, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert werden sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.

Weitere Ausführungen entnehmen Sie den beiden beiliegenden Fragebögen zum SVG und den Verordnungen. Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüße

Vorname Name

Funktion