



Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender:
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

A) Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses von Strassenfahrzeugen

1. Grundsätzliche Zustimmung

1. Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass die Vorschriften der EU zur Reduktion der CO ₂ -Emissionen und zur Verbesserung der Sicherheit von schweren Nutzfahrzeugen übernommen werden (verbesserte neue Führerkabinen, längere Heckspoiler und Gewichtskompensation für alternative und emissionsfreie Antriebe von bis zu dreiachsigen Motorfahrzeugen und allen daraus gebildeten Anhängerzügen)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüssen die vorgeschlagenen Änderungen und Massnahmen zur Reduktion des CO ₂ -Ausstosses von Strassenfahrzeugen. Wichtig ist aber, dass die Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein. Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden. Neben den vorgeschlagenen Änderungen sehen wir aber einen grossen Handlungs-		

bedarf für die Erleichterung von Transporten mittels Cargo-E-Bikes.

Gütertransport mit Cargo-E-Bikes

Heute wäre es technisch möglich, dass zahlreiche Lieferungen durch Cargo-E-Bikes abgewickelt werden können, was das Potential hat, in Städten bis zu 50% der Lieferwagenfahrten zu ersetzen. Dies wäre eine enorme Entlastung der Städte punkto Strassen, Lärm, Luftqualität sowie auch der CO₂-Emissionen. Gerade für die immer beliebter werdenden abendlichen Zustellung von Kleinlieferungen, wie z.B. Lebensmittel und anderer Online-Einkäufe sind Cargo-E-Bikes ideal.

Doch heute kann dieses Potential nicht voll ausgeschöpft werden, aus zwei Gründen:

1. Die Gewichtslimite von 200kg ist zu tief.

Diese beträgt heute 200 kg, einschliesslich der fahrenden Person. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Mit einem Fahrer von 90 kg verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.

2. 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.

Das Parlament hat 2015 bereits ein Postulat von Martin Candinas angenommen, welches eine vereinfachte Fahrzeugprüfung für Kleinfahrzeuge fordert. Das ASTRA stellte in Aussicht, dazu 2019 eine Vernehmlassung zu starten. Diese ist überfällig. Da nun die entsprechende Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge revidiert wird, sollte die Gelegenheit genutzt werden, und der Gütertransport mittels klimafreundlichen Cargo-E-Bikes und Veloanhängern mit elektrischer Unterstützung die Steine aus dem Weg geräumt werden.

Änderungsanträge:

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

Art. 175 Abs 4

Das Gesamtgewicht darf 250 kg nicht übersteigen, ausgenommen bei Rollstühlen.

Der Bundesrat soll Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung zulassen und dazu die Einzelheiten in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge schaffen.

Kindertransporte mit Cargo-E-Bikes

Ein weiterer beliebter Einsatzbereich für Cargo-E-Bikes ist der Transport von Kindern. Mit einem Cargo-E-Bike ist es für Familien heute möglich, sich umweltfreundlich und CO₂-neutral fortzubewegen. Jedoch nur für kleine Familien. Denn in der Schweiz dürfen nur maximal 2 Kinder in Cargo-E-Bikes oder Kinderanhängern mitfahren. Die Einschränkung für maximal zwei Kinder im Cargo-E-Bike in der Transportschale ist mit Sicherheitsüberlegungen nicht begründbar.

Die Cargobikes, die heute im Einsatz sind, sind für grössere Lasten konzipiert und haben je nach Konstruktion (Grösse der Wanne) ausreichend Platz, um mehr als zwei Kinder auf geschützten Kindersitzen und mit Gurten gesichert zu transportieren. Entsprechende Modelle mit mehr als zwei Sitzen sind in Europa bereits im Einsatz. Cargobikes sind, im Rahmen des zulässigen Gesamtgewichts, sicher manövrierbar. Im Unterschied zum Transport im Kinderanhänger, verlängert eine höherer Last (der Transport von mehr als zwei Kindern) im Cargobike den Bremswege nicht und das

	<p>Fahrverhalten wird nicht durch die schiebende Wirkung des Anhängers beeinflusst.</p> <p>Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, fordern wir deshalb, die Bestimmungen über den Transport von Kindern anzupassen. Die Anzahl Kinder, die im Cargobike transportiert werden dürfen, soll sich nach den Angaben des Herstellers und der Anzahl für diesen Zweck konzipierten und mit Gurten ausgerüsteten Kindersitzen richten, unter Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts.</p> <p>Änderungsantrag:</p> <p>Verkehrsregelverordnung (VRV) Art. 63 Abs 3</p> <p>Fahrradfahrer über 16 Jahre dürfen mitführen:</p> <p>d. In einem Fahrradanhänger an ein- und zweiplätzigem Fahrradern oder auf einem speziell eingerichteten Fahrrad: höchstens zwei Kinder auf geschützten Sitzplätzen.</p> <p><u>e. (neu) auf einem speziell eingerichteten Fahrrad können so viele Kinder mitgeführt werden, wie geschützte Sitzplätze vorhanden sind.</u></p>
--	--

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, im Gegensatz zur EU, auch bei vier- und fünfsichtigen Lastwagen das Mehrgewicht alternativer Antriebe (max. 1 Tonne, bei emissionsfreien Antrieben max. 2 Tonnen) kompensiert werden kann?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

3. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, anders als in der EU, zudem bei wasserstoffbetriebenen Lastwagen, Sattelschleppern und Sattelzügen auch die Mehrlänge der Wasserstoffspeicher kompensiert werden kann?			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
Bemerkungen / Änderungsantrag:			

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die im Gesetz festgelegten höchstzulässigen Gewichte von 40 bzw. 44 Tonnen im kombinierten Verkehr und die Höchstlänge von 18,75 Meter auf der Basis von Artikel 106 Absatz 5 SVG im Rahmen einer befristeten Regelung bereits erhöht, bevor die vorgeschlagene Änderung des Gesetzes, die ihm die Kompetenz zu einer unbefristeten Regelung gibt (siehe Art. 9 Abs. 2 ^{bis} der Vorlage zum SVG), beschlossen ist? (Hinweis: Es darf ausschliesslich das Mehrgewicht alternativer Antriebe bzw. die Mehrlänge aerodynamischer Elemente zur Verbesserung der CO ₂ -Effizienz kompensiert werden, ohne Erhöhung der Ladekapazität.)			
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

5.	Sind Sie damit einverstanden, dass Lastwagen mit alternativen Antrieben bis zu einem Gesamtgewicht von max. 4,25 Tonnen künftig nicht mehr als Lastwagen, sondern als Lieferwagen (leichte Motorwagen) eingeteilt werden und für sie sämtliche Verwendungsregeln der bisherigen Lieferwagen gelten sollen (Förderung alternativer Antriebssysteme zur Reduktion der CO ₂ -Emissionen)?
----	---

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag:
--	--------------------------------

2. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS)

Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

2.1. Verlängerte aerodynamische Führerkabinen

6.	Sind Sie damit einverstanden, dass aerodynamisch und sicherheitstechnisch optimierte Führerkabinen von Lastwagen und Sattelschleppern die dafür erforderliche grössere Länge aufweisen dürfen? (Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. a E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)
----	---

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wichtig ist, dass die Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein.
--	--

2.2. Über das Heck herausragende Spoiler für schwere Nutzfahrzeuge

7.	Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Nutzfahrzeuge Heckspoiler mit Überlänge zur aerodynamischen Optimierung und Verbesserung der CO ₂ -Effizienz aufweisen dürfen? (Art. 38 Abs. 1 Bst. s und Abs. 1 ^{bis} Bst. o E-VTS)
----	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
--	-------------------------------	--

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage Nr. 6.
--	---

2.3. Verwendungsregeln über das Einziehen überlanger Heckspoiler von Lastwagen und Sattelschleppern

8. Sind Sie damit einverstanden, dass über die maximal zulässige Fahrzeuglänge herausragende Heckspoiler zur Verbesserung der CO ₂ -Effizienz nur auf Strassen ausgeklappt bzw. ausgefahren werden dürfen, auf denen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt? (Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmender in Agglomerationen) (Art. 58 Abs. 6 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.4. Kompensation der Länge von Wasserstofftanks

9. Sind Sie damit einverstanden, dass wasserstoffbetriebene Lastwagen und Sattelschlepper und daraus gebildete Anhängerzüge in der Schweiz die Länge ihrer Wasserstoffspeicher kompensieren können und die dafür erforderliche Mehrlänge aufweisen dürfen? (Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. b E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.5. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 1 Tonne aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1 ^{bis} und 1 ^{ter} E-VTS und Art. 67 Abs. 1 ^{ter} und 1 ^{quater} E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.6. Kompensation des Mehrgewichts emissionsfreier Antriebe

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit emissionsfreien Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 2 Tonnen aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1^{bis} und 1^{ter} E-VTS und Art. 67 Abs. 1^{ter} und 1^{quater} E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verkehrszulassungsverordnung vom 27.10.1976 (VZV)

3.1. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit Alternativantrieb und Gesamtgewicht von über 3,50 Tonnen bis 4,25 Tonnen und entsprechende Anhängerzüge mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE geführt werden dürfen? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass alternativ angetriebene, schwere Wohnmotorwagen mit Gesamtgewicht über 3,50 Tonnen bis 4,25 Tonnen und entsprechende Anhängerzüge künftig mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE geführt werden dürfen (Förderung alternativer Antriebssysteme zur Verminderung der CO₂-Emissionen)? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Arbeits- und Ruhezeitverordnung vom 19. Juni 1995 (ARV 1)

4.1. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass die Ausnahmen betreffend Arbeits- und Ruhezeitvorschriften für Lieferwagen mit alternativen Antrieben und einem Gesamtgewicht über 3,50 Tonnen bis max. 4,25 Tonnen sowie damit gebildeten Anhängerzügen gewährt werden sollen? <i>Art. 4 Abs. 2 Bst. j E-ARV 1 (die Ausnahme von der Fahrtschreibereinbaupflicht ergibt sich aus dem Verordnungstext der ARV 1)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass die Definition leichter Motorwagen geändert wird, so dass Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht als leichte Motorwagen gelten? (Hinweis: Damit gelten alle Verkehrsregeln und Signalisationen, die an das Kriterium «schwere Motorwagen» anknüpfen, für die undefinierten Fahrzeuge nicht mehr.) <i>(Art. 10 Abs. 2 Bst. b E-VTS)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis 4,25 Tonnen Gesamtgewicht nicht dem Sonntags- und Nachtfahrverbot unterstehen sollen? <i>(Art. 91 Abs. 3 Bst. a VRV nicht mehr anwendbar als Folge der Änderung von Art. 10 Abs. 2 Bst. b und Abs. 3 E-VTS)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht von der Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgenommen werden sollen? (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000

5.1. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten

18. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis 4,25 Tonnen Gesamtgewicht nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen sollen? (Art. 3 Abs. 1 Bst. n E-SVAV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

B) Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

1. Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

1.1. Tragen von Schutzhelmen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig auch auf Motorfahrrädern mitgeführte Personen einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 1 E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Vorschlag für die Helmpflicht basiert auf den Statistiken, die zeigen dass die Unfallzahlen bei E-Bike-Fahrenden in den letzten Jahren zugenommen haben. Daraus wird die Schlussfolgerung gezogen, E-Bike-Fahren sei gefährlich, was den Ruf nach Massnahmen nahelegt. Doch dabei wird ausser Acht gelassen, dass in demselben Zeitraum im gleichen Mass mehr E-Bikes verkauft wurden und mehr Menschen mit E-Bikes im Verkehr unterwegs sind. Die Zunahme der Unfälle geht also einzig auf die Zunahme der E-Bike-Fahrenden zurück. Das E-Bike-Fahren an sich ist nicht gefährlicher geworden. • Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Auch bei Kollisionen kann ein Helm schützen. Velohelme sind allerdings nicht für den Schutz bei Kollisionen ausgerichtet. Sie bringen keine vollkommene Sicherheit. • Wichtigstes Ziel bei der Verkehrssicherheit muss die Vermeidung von Unfällen sein. Ein Helm lindert die Folgen von Unfällen. Nachhaltige Sicherheit bringt die Vermeidung von Unfällen an der Quelle z.B. durch sichere Infrastrukturen und die Einhaltung der Verkehrsregeln. Aktivitäten zur Steigerung der Sicherheit sollten sich auf die Vermeidung von Unfällen an der Quelle und die Stärkung der Eigenverantwortung richten. • Der Trend, dass dank dem E-Bike mehr Menschen Velofahren, dient mehreren wichtigen Politikzielen: Klimaschutz, Volksgesundheit und Förderung nachhaltiger Mobilität. Ein Helmobligatorium ist diesbezüglich kontraproduktiv. Erfahrungen aus dem Ausland haben gezeigt, dass die Helmpflicht Menschen vom Velofahren abhält. Der Erfolg der E-Bikes würde gebrochen und das Potenzial bliebe unausgeschöpft. Mit der Helmpflicht wird also die Rückverlagerung weg vom Velo hin zu anderen Verkehrsträgern riskiert. • 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. • Die Tragpflicht bringt eine erhebliche Vollzugsproblematik mit sich. Die unterschiedlichen Tragpflichten für verschiedene, äusserlich kaum unterscheidbare Fahrzeugtypen erzeugen einen unverhältnismässigen Kontroll- und Administrativaufwand. • Praktikabilität: Der Helm muss auf jeder Strecke getragen werden, auch wenn sie nur sehr kurz ist. Oft muss der Velohelm danach den ganzen Tag im öV oder im Ausgang mittransportiert werden. Die meisten Veloabstellplätze bieten keinen Witterungsschutz. • 66% der Erwachsenen und 75% der bis 14 Jährigen tragen schon heute frei- 		

	<p>willig und in Eigenverantwortung einen Helm. Die Helmtragequote ist damit in der Schweiz viel höher als überall in Europa. In Ländern wie Deutschland, Schweden, Frankreich und England liegt die Quote zwischen 20 bis 10%, in Dänemark und den Niederlanden sogar unter 5%. Durch die Helmpflicht soll nun die heute schon vorbildliche Tragequote noch auf 100% gesteigert werden. Dabei muss allerdings beachtet werden, dass einige der heutigen Nicht-Helmtragenden künftig auf die Velofahrt verzichten werden. Die zusätzliche absolute Anzahl Helmträgerinnen und Helmträger steht damit nicht im Verhältnis zu den Risiken und Problemen, die in Kauf genommen werden, sowie zum Eingriff in die persönliche Wahlfreiheit und dem Aufgeben der Eigenverantwortung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Helmobligatorium führt zu Leistungskürzungen von Versicherungen wenn kein Helm getragen wird. Velofahrende ohne Helm werden bei einem Unfall neu zweifach bestraft, auch bei unverschuldeten Unfällen. <p>Es gibt geeignetere Massnahmen, um die Sicherheit zu erhöhen, ohne unerwünschte Effekte für Gesundheit und Klima:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgängig sichere Veloinfrastruktur für Jung bis Alt. • Förderung des freiwilligen Helmtragens: Die Präventionsarbeit leistet einen wichtigen Beitrag, dass der Helm unabhängig von Alter und Obligatorium in jedem Alter getragen wird. Dabei wird aber der freie Wille respektiert und die Menschen haben das Recht und die Möglichkeit, eigenverantwortlich zu handeln. Dabei wird auch die persönliche Freiheit gewahrt, in bestimmten Situationen auf das Tragen des Helms zu verzichten, ohne kriminalisiert zu werden. <p>Aus diesen Gründen stehen wir der Helmpflicht ablehnend gegenüber. Dies gilt sowohl für mitfahrende Personen, wie auch Lenkende jeden Alters.</p>
--	---

20. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig die Lenkerinnen und Lenker aller Motorfahräder (neu insbesondere auch auf langsamen E-Bikes und Elektrotrottinetten, ausgenommen werden lediglich motorisierte Rollstühle) einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 2 Bst. e E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Siehe Bemerkungen zu Frage Nr. 19.		

21. Würden Sie eine Velohelmtragepflicht für Kinder bis 16 Jahre auf nicht motorisierten Velos unterstützen? (Frage ohne Änderungsvorschlag)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Siehe Bemerkungen zu Frage Nr. 19.		
Zusätzlich gilt beim generellen Helmobligatorium für Jugendliche anzumerken:		

	<ul style="list-style-type: none"> • Kinder, die sich zu wenig bewegen und an Übergewicht leiden sind eine grosse Herausforderung. Die Attraktivität der des alltäglichen Velofahrens als Bewegungsform (z.B. mit dem Velo zur Schule fahren) nimmt mit einem Helmobligatorium ab. Gerade für Jugendliche im Teenageralter wird es umso schwieriger werden, sie zum Velofahren zu motivieren. • Versicherungsregress: Eltern werden ihre Kinder nicht lückenlos kontrollieren können. Die Polizei wird dies auch nicht tun. Bei einem Unfall ohne Helm werden Eltern durch eine Kürzung des Versicherungsschutzes doppelt bestraft, auch nach einem von ihnen nicht verschuldeten Unfall. • Eine generelle Helmpflicht für Kinder ist nur bedingt begründbar. Weshalb sollten sich Kinder schützen und Erwachsene nicht? Heisst es im Umkehrschluss, dass sie ab 16 keinen Helm tragen müssen, weil sie dann keine Kinder mehr sind? Gemäss Unfallzahlen sind schwere Kopfverletzungen bei älteren Velofahrenden häufiger als bei Kindern. • 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. • Gerade bei Kindern und Jugendlichen ist die Tragequote mit 75% schon heute sehr hoch. Wie bereits unter Frage 19 erläutert, erachten wir eine erzwungene Steigerung auf 100% mittels eines Obligatoriums für unverhältnismässig. Das Risiko ist besonders bei Jugendlichen gross, dass sich die Nicht-Helmtragenden vom Velo abwenden.
--	--

1.2. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

22. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig grundsätzlich auch Lenkende von Motorfahrrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen tagsüber mit Licht fahren müssen? (Art. 30 Abs. 2 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Sicherheitsnutzen von Licht am Tag ist erwiesenermassen gross. Die Nachteile sind vernachlässigbar: Licht ist bereits vorhanden, der zusätzliche Stromverbrauch sehr gering.</p> <p>Aufgrund ihrer wenig auffälligen Silhouette werden Velofahrende auch tagsüber oft übersehen (80% alle Kollisionen ereignen sich bei guten Sichtverhältnissen). Das Tagfahrlicht leistet einen wesentlichen Beitrag, dass Velofahrende mehr auffallen am Tag, insbesondere in kontrastarmen Situationen, zum Beispiel wenn sich Velofahrer wenig von Hintergrund abheben oder im Schattenwurf.</p>		

23. Sind Sie mit den Ausnahmen von der Pflicht, tagsüber mit Licht zu fahren, einverstanden (namentlich Fahrzeuge bis 10 km/h, z. B. motorisierte Rollstühle)?
--

<i>(Art. 30 Abs. 2 Bst. a – c E-VRV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Zusätzlich ist eine Ausnahme für e-MTB im Gelände angebracht. Abseits von Strassen in der Natur braucht das Tagfahrlicht nicht obligatorisch zu sein. E-MTB's sind in der Regel nicht mit einer Lichtanlage ausgerüstet. Bei ihrem Einsatz als Sportgerät im Gelände bringt das Tagfahrlicht wenig Nutzen für die Sicherheit.</p>		

1.3. Einhaltung der allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass sich Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrrädern sowie von Elektro-Rikschas mit einer Breite bis 1,00 m künftig an die allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten zu halten haben? <i>(Art. 42 Abs. 4 E-VRV)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wenn schnelle E-Bikes die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nicht einhalten, führt dies zu Konflikten in Tempo-30- und Begegnungszonen, auf Radwegen und Veloverbindungen (signalisiert mit Verbot für Motorwagen und Motorräder) und bestehenden und zukünftigen Veloverbindungen nach dem Modell Velostrasse. Diese Gefahren lassen sich durch die Einhaltung von Tempolimiten spürbar entschärfen. Gleichzeitig sind die Nachteile der vorgeschlagenen Massnahme gering. Viele E-Bikes sind bereits mit Tacho ausgerüstet. Zusatzaufwand, Kosten, Gewicht für Nachrüstung sind vertretbar.</p> <p>Neben den vorgeschlagenen Neuregelungen sehen wir im Bereich der Verkehrssicherheit einen weiteren Handlungsbedarf:</p> <p>Mehr Abstand beim Überholen von Velofahrenden Mehr Abstand beim Überholen macht Velofahrer sicherer (objektive Sicherheit): Die Fehlertoleranz nimmt zu und Kollisionen im Längsverkehr können durch grössere Sicherheitsabstände vermieden werden. Durch knappes Überholen werden Velofahrende an den Strassenrand gedrängt. Dadurch steigt das Risiko für Selbstunfälle (z.B. Kollision mit Randstein) und das Risiko, übersehen zu werden.</p> <p>Der Überholabstand ist aber auch ein zentraler Faktor, wie sicher sich Velofahrende fühlen (subjektive Sicherheit): Bei einer repräsentative Befragung von Velofahrenden gaben 2 von 3 Personen an, dass sie oft zu nahe überholt werden. Die Förderung des Velofahrens gelingt nur, wenn sich das Velofahren in Zukunft auch für weniger Routinierte sicher anfühlt.</p> <p>Heute gilt in der Schweiz der „ausreichende Abstand“. In Deutschland gilt seit 2020 ein Mindestabstand von 1.5 m innerorts und 2 m ausserorts. Ebenfalls einen Mindestüberholabstand im Gesetz definiert haben Portugal, Frankreich und Spanien.</p> <p>Änderungsantrag:</p> <p>Der Bundesrat soll einen Mindestabstand beim Überholen von Fahrradfahrenden von</p>		

	1.5 m innerorts und 2 m ausserorts prüfen und die dazu nötigen Regelungen schaffen.
--	---

2. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS)

2.1. Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsmesser

25. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h im reinen Motorbetrieb oder mit Tretunterstützung von mehr als 25 km/h künftig mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein müssen? (Art. 178b Abs. 3 E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage 24.		

2.2. Nachrüstungspflicht für Geschwindigkeitsmesser

26. Sind Sie damit einverstanden, dass spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der Ausrüstungspflicht auch vorher bereits in Verkehr stehende Motorfahräder mit einer Geschwindigkeitsanzeige nach Artikel 178b Absatz 3 E-VTS ausgerüstet sein müssen? (Art. 222q Abs. 1 E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV)

3.1. Mitfahren auf einem Motorfahrrad ohne Helm

27. Sind Sie damit einverstanden, dass Mitfahrende auf einem Motorfahrrad ohne Helm künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 30 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 800.3 E-OBV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie in den Bemerkungen zu den Fragen 19-21 begründet, stehen wir der Helmpflicht		

	sowohl für mitfahrende Personen, wie auch Lenkende jeden Alters. ablehnend gegenüber. Entsprechend lehnen wir auch die Änderung der Ordnungsbussenverordnung ab.
--	--

3.2. Mitführen eines Kindes unter 12 Jahren ohne Helm

28. Sind Sie damit einverstanden, dass Personen, die Kinder unter 12 Jahren ohne Helm auf Motorfahrrädern mitführen, künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 30 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 601.2 E-OBV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie in den Bemerkungen zu den Fragen 19-21 begründet, stehen wir der Helmpflicht sowohl für mitfahrende Personen, wie auch Lenkende jeden Alters. ablehnend gegenüber. Entsprechend lehnen wir auch die Änderung der Ordnungsbussenverordnung ab.		

3.3. Fahren ohne Licht

29. Sind Sie damit einverstanden, dass Personen auf Motorfahrrädern, die tagsüber ohne Licht fahren, künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 20 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 604.4 E-OBV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.4. Überschreiten der allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit

30. Sind Sie damit einverstanden, dass für die Überschreitung der allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeiten durch Personen auf Motorfahrrädern künftig eine Busse in der Höhe von 30 Franken verhängt werden kann? (Anhang 1 Ziff. 625 E-OBV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.5. Fahren ohne den erforderlichen Geschwindigkeitsmesser

31. Sind Sie damit einverstanden, dass Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrrädern mit Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h im reinen Motorbetrieb oder elektrischer Tretunterstützung über 25 km/h, die ohne Geschwindigkeitsmesser unterwegs sind, künftig mit einer Busse in der Höhe von 20 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 703.4 E-OBV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		