



Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI Vadianstrasse 37 9001 St. Gallen
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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: -		

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

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

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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Falls Zulassung erfolgt, dann nur unter der Bedingung, dass schwächere Verkehrsteilnehmende nicht gefährdet werden.		

2.4. Kompensation der Länge von Wasserstofftanks

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

2.5. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrie-ben 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)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: -</p>		

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

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

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

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

<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 umdefinierten Fahrzeuge nicht mehr.) <i>(Art. 10 Abs. 2 Bst. b E-VTS)</i></p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: -</p>		

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

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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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
Bemerkungen / Änderungsantrag: - Vgl. Ausführungen zu Frage 21		

20. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig die Lenkerinnen und Lenker aller Motorfahrräder (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: s. Bemerkungen zu Frage 21.		

21. Würden Sie eine Velohelmtragpflicht 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:

Zur Helmtragepflicht

Die SVI befürwortet das freiwillige Tragen eines Velohelms, lehnt aber die vorgeschlagene Pflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab. Dies aus folgenden Gründen: Die Beantwortung der relevanten Fragen (Nrn. 19 – 21) befindet sich auf der letzten Seite dieses Schreibens.

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 schreckt ab und führt ganz direkt dazu, dass weniger Menschen Velofahren. Damit riskieren wir, einen positiven und dringend nötigen Trend hin zum Velo zu ersticken. Dies schadet schlussendlich der Volksgesundheit und läuft den Klimazielen zuwider. Zudem nimmt die Sicherheit der Velofahrenden mit abnehmender Velonutzung ab („Safety in numbers“).

Bei den Jugendlichen fand 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 Velos wie vor 20 Jahren. Dabei ist alltägliche Bewegung gerade auch für Junge eine wichtige Gesundheitsfördermassnahme. Mit einer generellen Helmpflicht für Jugendliche verliert das Velo aber zusätzlich an Attraktivität. Wer aber in jungen Jahren das Velo nicht nutzt, wird später nur schwer dazu zu bewegen sein.

Unfallentwicklung aufgrund Zunahme von E-Bikes

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.

Nur scheinbar mehr Sicherheit durch Helmpflicht

Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Gerade schwere Unfälle sind allerdings selten die Folge von Stürzen, sondern in der Regel Kollisionen. Velohelme schützen in Kollisionen nur bedingt, da die Kräfte zu gross sind und sie meist Rotationsverletzungen verursachen, gegen welche der Helm nicht schützt. Die Helmpflicht bringt daher nur geringfügig mehr Sicherheit. Sie vermeidet keine Unfälle.

Helmpflicht ist nur Symptombekämpfung

Die Helmpflicht für langsame E-Bikes zielt am eigentlichen Problem vorbei. In erster Linie muss Prävention da ansetzen, wo Unfälle vermieden werden können. Der dringende Handlungsbedarf liegt deshalb woanders, namentlich in der Erstellung einer sicheren und attraktiven Infrastruktur, sowie in der Reduktion der Gefahren von Motorfahrzeugen. Die Sicherheitsmassnahmen der Schweiz sollten prioritär darauf abzielen, die Ursache der Gefährdung zu reduzieren, statt die Gefährdeten weiter einzuschränken. Sprich es sind Kollisionen zu verhindern, statt die Folgen von Stürzen zu lindern.

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.

Eine unverhältnismässige Massnahme

Heute beträgt die Tragquote bei den langsamen Elektrowelos bei den Erwachsenen 67 % und bei den Jugendlichen ist sie mit 74 % noch höher. Aus unserer Sicht steht der mögliche Sicherheitsgewinn durch ein Obligatorium in keinem Verhältnis zu den oben genannten Nachteilen und Risiken.

Veloländer machen es vor

In Ländern mit hoher Velonutzung, wie den Niederlanden oder Dänemark, sind Helme im Alltagsveloverkehr eher wenig, in den Niederlanden gar nicht verbreitet. Diese Länder weisen eine sehr hohe Sicherheit beim Veloverkehr auf. Vergleiche zeigen klar auf, dass eine hohe Velonutzung mit einem hohen Level an Sicherheit korreliert. Dieser Effekt ist unter dem Schlagwort «safety in numbers» bekannt.

Bikesharing in grosser Gefahr

Die Helmpflicht bringt E-Bike-Sharing Angebote in grosse Gefahr. Denn die meisten Nutzenden haben keinen Helm dabei und wollen / können keinen Leihhelm nutzen. Dies senkt die Nachfrage und die Einnahmen. Zugleich entstehen für die Anbieter hohe Kosten, die den ohnehin wirtschaftlich schwierigen Betrieb verunmöglichen können.

Versicherung: Regress auf Velofahrende statt Unfallverursachende?

Heikel ist in Zusammenhang mit einer Helmpflicht auch die Versicherungsfrage. Schwere E-Bike-Unfälle sind in 40 Prozent der Fälle die Folge von Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden, die wiederum in 58 Prozent der Fälle auf das alleinige Fehlverhalten Autofahrender zurückzuführen sind. Was nun, wenn eine verunfallte Person trotz Pflicht keinen Helm getragen hat – vielleicht weil dieser am Vortag gestohlen wurde? Es darf nicht sein, dass Verunfallte Versicherungskürzungen wegen Nichttragen eines Helms riskieren oder Versicherungen gar Regress auf das Unfallopfer nehmen. Die Verantwortung muss bei dem/der Unfallverursachenden bleiben.

Weitere Anpassungen

Weiter empfehlen wir eine Anpassung beim Mitführen von Kindern in der Verkehrsregelverordnung (VRV) Art. 63 Abs 3:

Cargobikes werden in der Schweiz durch zu strenge Regelungen benachteiligt. Cargobikes könnten in den Städten rund die Hälfte der Lieferwagenfahrten ersetzen. Doch in der Schweiz gilt die Gewichtslimite von 200 kg. Das ist zu tief, um rentabel Lieferdienste mit Cargobike-Flotten anzubieten. Wir empfehlen eine Angleichung an die EU-Limite von 250 kg.

Zudem bestehen auch für die klimafreundliche Mobilität von Familien heute in der Schweiz unnötige Hürden, da in Cargobikes max. 2 Kinder transportiert werden können. Europaweit sind aber Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Wir empfehlen die Aufhebung dieser Limite.

Änderungsanträge:

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge Art. 175 Abs. 4:
Das Gesamtgewicht darf 250 kg nicht übersteigen, ausgenommen bei Rollstühlen.

Verkehrsregelverordnung (VRV) Art. 63 Abs. 3 Fahrradfahrer über 16 Jahre dürfen mitführen:
d. In einem Fahrradanhänger an ein- und zweiplätzigem Fahrrädern ~~oder auf einem speziell eingerichteten Fahrrad~~: höchstens zwei Kinder auf geschützten Sitzplätzen.
e. (neu) auf einem speziell eingerichteten Fahrrad können so viele Kinder mitgeführt werden, wie geschützte Sitzplätze vorhanden sind.

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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)? (Art. 30 Abs. 2 Bst. a – c E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

1.3. Einhaltung der allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten

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? (Art. 42 Abs. 4 E-VRV)		
<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)

2.1. Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsmesser

<p>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?</p> <p>(Art. 178b Abs. 3 E-VTS)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Es wäre widersprüchlich, wenn die Tacho-Pflicht nur für Motorfahräder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h bzw. einer über 25 km/h wirkenden Tretunterstützung gelten soll, aber mit allen Motorfahrädern die allgemeine und signalisierte Höchstgeschwindigkeit eingehalten werden muss. Auch ein Motorfahrrad mit einer bis 25 km/h wirkenden Tretunterstützung kann in der Begegnungszone die Geschwindigkeit überschreiten. Daher wird beantragt, die Ausdehnung der Tachopflicht auf alle Motorfahräder einzuführen bzw. eine allgemeine Tachopflicht, wobei Fahrzeuge, die nur auf dem Trottoir verkehren dürfen, wie motorisierte Rollstühle mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis maximal 10 km/h, von der Tachopflicht ausgenommen werden sollen.</p>		

2.2. Nachrüstungspflicht für Geschwindigkeitsmesser

<p>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?</p> <p>(Art. 222q Abs. 1 E-VTS)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich begrüßen wir die Nachrüstung. Die Frist von fünf Jahren wird aber als zu lange erachtet, insbesondere weil der Einbau eines Tachos grundsätzlich ohne grossen Aufwand möglich ist. Daher reicht eine kürzere Frist aus.</p>		

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: Siehe Bemerkungen zu Frage 21.		

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: Siehe Bemerkungen zu Frage 21.		

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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Höhe der Busse sollte differenziert nach Geschwindigkeiten (abhängig von der Übertretung) abgestuft werden.		

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