



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 checked="" type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Konferenz der Städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren (KSSD) c/o Stadt Zürich Sicherheitsdepartement Bahnhofquai 3 Postfach 8021 Zürich info@kssd.ch
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: Abweichende technische Vorschriften gegenüber der EU könnten im Gesetzesvollzug Folgeprobleme mit sich bringen.		

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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zu Frage 1		

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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zu Frage 1		

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: Die Zustimmung zu dieser Bestimmung erfolgt unter Vorbehalt der Kompatibilität mit dem EU-Recht.		

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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Förderung von alternativen Antriebsformen ist grundsätzlich zu begrüßen. Diese sollte jedoch mit den entsprechenden Vorgaben des EU-Rechts übereinstimmen.</p> <p>Für den polizeilichen Vollzug ist es unabdingbar, dass Abweichungen bzw. Sonderregelungen bei den Gewichten für alternativ angetriebene Lieferwagen und Wohnmotorwagen zwingend im Fahrzeugausweis ersichtlich sind.</p> <p>Zudem weisen wir auf folgende offene Fragen hin:</p> <p>Die vorgesehene Schaffung eines geeigneten Eintrags im Fahrzeugausweis betr. Fahrberechtigung steht in Widerspruch zum heute geltenden System. Dieses gibt exakt vor, welche Fahrzeuge mit welcher Kategorie gefahren werden können. Ein unbestimmter Eintrag schafft neue Unsicherheiten. Der Vollzug dürfte schwierig sein. Wie soll das Mehrgewicht für den alternativen Antrieb ausgewiesen werden? Ist es auf dem Fahrzeugausweis ersichtlich oder nur im Typenschein?</p>		

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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Vorausgesetzt, dass mit diesen längeren Fahrzeugen die erforderlichen Kurvenradien gefahren werden können.</p>		

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:		

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: Diese Regelung sollte nur bis zum maximalen geltenden Gesamtgewicht von 40 resp. 44 Tonnen gelten. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass Motorfahrzeuge mit vier oder fünf Achsen nicht EU-rechtskonform sind.		

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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. die Ausführungen zu Frage 10.</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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage 5. Die Möglichkeiten solche Fahrzeuge zu lenken (C1 und D1) ist bereits im heutigen Recht vorgesehen. Unklar ist, wie die vorgeschlagenen Erleichterungen bei den Kat. B oder BE im internationalen Verkehr zu handhaben wären. Die Regelung sollte mit dem EU-Recht kompatibel sein. Sollten solche Fahrzeuge zugelassen werden, müsste diese Vorschrift im Übrigen auch für schwere Personenwagen mit Alternativantrieb bis 4.25 t Gültigkeit haben.</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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage Ziff. 12.</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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Verkehrssicherheit und der Arbeitnehmerschutz würden mit dieser Bestimmung ausgehebelt. Eine Zustimmung wäre nur dann denkbar, wenn die Vorschriften mit der EU im Einklang stehen würden.</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 undefinierten Fahrzeuge nicht mehr.) <i>(Art. 10 Abs. 2 Bst. b E-VTS)</i></p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es sollten keine unterschiedlichen Regelungen zum EU-Recht bei der Fahrzeugkategorisierung oder Klasseneinteilung eingeführt werden. Wenn, dann sollten alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben von der Regelung erfasst sein, nicht nur Lieferwagen (z.B. Wohnmotorwagen, leichte Sattelschlepper usw.).</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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input 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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. dazu Antwort zu Frage 15.		

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: Siehe Begründung zu Frage 20. Mitfahrende Kinder unter zwölf Jahren haben bereits nach geltendem Recht einen Schutzhelm zu tragen.		

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: Eine Schutzwirkung des Velohelms ist unbestritten. Ein Helmobligatorium für langsame E-Bikes und Elektrotrottinette aber läuft der auf allen Staatsebenen politisch gewollten und in mehreren Städten strategisch geplanten Förderung des Veloverkehrs zur Erreichung von Mobilitäts- und Klimazielen zuwider. Dokumentierte Erfahrungen anderer Länder zeigen, dass ein Helmobligatorium zu reduzierter Nutzung der betroffenen Fahrzeuge führt; es hält Menschen erwiesenermassen vom Velofahren ab. Der Trend, dass mit dem E-Bike mehr Leute Fahrrad fahren, ist schweizweit zu beobachten. Er entspricht Zielen des Klimaschutzes, der Volksgesundheit und der Förderung der nachhaltigen Mobilität. Mit der Helmpflicht würde die Schweiz eine Rückverlagerung weg vom Velo hin zu anderen Verkehrsträgern riskieren. In vielen Städten werden Bike-Sharing-Angebote betrieben. Eine Helmpflicht würde einen gravierenden Rückschlag für solche Verleihsysteme bedeuten. So besteht etwa die Fahrzeugflotte von Publibike in der Stadt Zürich zu 50% aus langsamen E-Bike und rund 70% aller Fahrten werden mit dem E-Bike gemacht. Im Berner Veloverleihsystem werden aktuell bei rund 75 % der Ausleihen E-Bikes geliehen. Die Helmtragequote dürfte dabei in der Nähe von 0 % liegen. Es liegt auf der Hand, dass die Nutzerinnen und Nutzer für die vielfach spontan erfolgenden Fahrten keinen eigenen Fahrradhelm mit sich tragen. Einen vom Anbieter zur Verfügung gestellten Helm zu verwenden, empfindet dagegen eine Vielzahl von Menschen als unhygienisch. Bislang ist nicht bekannt, dass Veloverleihsysteme mit Helmpflicht auch nur annähernd gleich grosse Nutzerzahlen generieren konnten. Wichtigstes Ziel bei der Verkehrssicherheit muss die Vermeidung von Unfällen insbesondere auch Kollisionen sein. Eine Helmpflicht leistet hierzu keinen Beitrag.		

<p>Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Gerade schwere Unfälle sind allerdings selten Stürze, sondern in der Regel Kollisionen. Die Helmpflicht bringt daher nur geringfügig mehr Sicherheit.</p> <p>Verschiedene Städte sprechen eine ausdrückliche Empfehlung für das Tragen des Velohelms aus, setzt dabei aber auf Freiwilligkeit, die durch Schulung und Sensibilisierung gefördert wird, und nicht auf die Kontrolle einer Helmtragepflicht sowie die Ahndung entsprechender Verfehlungen.</p>

21. Würden Sie eine Velohelmtragepflicht für Kinder bis 16 Jahre auf nicht motorisierten Velos unterstützen? (<i>Frage ohne Änderungsvorschlag</i>)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wie in den Bemerkungen zu Frage 20 dargelegt stehen wir der Helmpflicht kritisch gegenüber. Dies gilt für Lenkende jeden Alters.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass Kinder und Jugendliche bis 14 Jahre bereits heute die höchste Helmtragquote mit rund 75 Prozent aufweisen (vgl. BFU Statusbericht 2020). Alle übrigen Alterskategorien weisen demgegenüber eine viel tiefere Tragquote auf. Insofern dürfte eine Helmpflicht speziell für diese Altersklasse beschränkte Wirkung entfalten.</p>		

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? (<i>Art. 30 Abs. 2 E-VRV</i>)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Sichtbarkeit eines Fahrzeuges wird auch tagsüber durch Licht verbessert. Zweiradfahrzeuge mit ihrer schmalen Silhouette werden im Verkehr schlechter wahrgenommen.</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>		

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? (Art. 42 Abs. 4 E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Fahrzeuge, welche unter die Kategorie der Leicht-Motorfahrräder fallen, verfügen über keine Kontrollschilder, womit hier eine automatisierte Geschwindigkeitsüberwachung kaum Wirkung erzielt. Wie der erläuternde Bericht erwähnt, sind die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten für langsame E-Bikes aber aufgrund der geringen erreichbaren Geschwindigkeit bloss von untergeordneter Relevanz. Die Möglichkeit der Homogenisierung unterschiedlicher Geschwindigkeiten auf der Radinfrastruktur ist zu begrüßen.</p>		

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 Motorfahrräder 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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bei schnellen E-Bikes i.S.v. Art. 18 lit. a VTS scheint es sinnvoll, wenn diese auch mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein müssen. Wir erachten es für richtig, diese Pflicht auf die schnellen E-Bikes zu beschränken. Wir gehen davon aus, dass die herkömmlichen, handelsüblichen Tachos den Anforderungen genügen. Es gibt unseres Wissens zurzeit keine "geeichten Velotachos".</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 Motorfahrräder mit einer Geschwindigkeitsanzeige nach Artikel 178b Absatz 3 E-VTS ausgerüstet sein müssen? (Art. 222q Abs. 1 E-VTS)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Insbesondere mit Blick auf Oldtimerfahrzeuge stellt sich die Frage, ob diese Regelung verhältnismässig und vollziehbar ist. Unklar ist, ob eine Nachrüstung in jedem Fall technisch überhaupt umsetzbar wäre (Eichung etc.).</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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Sofern entgegen unserem Antrag eine Helmpflicht eingeführt wird (Frage 19), ist die Ahndung im vereinfachten Verfahren sinnvoll.		

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

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:		

Weitere Bemerkungen und Änderungsbedarf:

Die KSSD begrüsst die Absicht des Bundesrats, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern. Besonders klimafreundlich, leise und platzsparend sind Cargobikes. Letztere hätten gerade im städtischen Güterverkehr ein überaus grosses Potenzial. Leider erschwert das geltende Recht deren Einsatz unnötig. Die vorliegende Revision bietet die Chance, um den Cargobikes Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese ohne Wettbewerbsnachteile für städtischen Güterverkehr eingesetzt werden könnten. In der Vorlage ist in diesem Bereich jedoch nichts vorgesehen. Diese Chance gilt es zu nutzen:

- Die Gewichtslimite von 200 kg und die maximale Breite von 100 cm sind zu tief:
Die Gewichtslimite 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. Wiegt ein Person 90 kg, so verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Dies ist eindeutig zu wenig, um einen Lieferdienste rentabel betreiben zu können. Mit der maximalen Breite von 100 cm kommt ein weiterer erschwerender Umstand hinzu. Anzustreben sind demnach eine Gewichtslimite von 450 kg sowie eine maximale Breite von 120 cm.
- Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind nicht zugelassen:
Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, damit diese ihren Lieferservice erweitern könnten. Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind jedoch in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie allerdings geprüft und erwiesen sich als sicher im Verkehr.
- Die 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 der gesicherten Kindersitze im Cargobike richten.