

Bern, 15. September 2023

Vernehmlassungsantwort

Absender	Rechtsdienst BFU
Telefon	+41 31 390 21 22
E-Mail	recht@bfu.ch
Informationen	bfu.ch/politik

Verkehrsflächen für den Langsamverkehr Nicht alle Vorschläge sind zugunsten der Verkehrs- sicherheit

Die BFU begrüsst, dass die Regelungen und Kategorien der Motorfahräder in der Schweiz harmonisiert werden. Eine einheitliche und klar verständliche Systematik ist grundsätzlich zweckmässig. Die vorgeschlagene Revision beinhaltet aber auch Punkte, die die Verkehrssicherheit schmälern würden.

Für die BFU ist die neue Zuteilung der Motorfahrradkategorien insgesamt zweckmässig. Systematik, Regelungen und Signale werden vereinfacht. Bei der Umsetzung können jedoch neue Gefahren entstehen.

Ein grosser Teil der bestehenden **Veloinfrastruktur** ist nicht für breite, schwere und schnelle Motorfahräder ausgelegt (Sichtweiten, Breiten, Kurvenradien etc.). Um die Verkehrssicherheit vor Ort zu gewährleisten, braucht es mitunter gezielte Anpassungen oder sichere Alternativen wie beispielsweise Tempo 30. Die Ausdehnung des Velo-Piktogramms auf schnelle und schwere Motorfahräder erlaubt eine einfache und verständliche Signalisation. Es ist jedoch fraglich, ob die vorgesehene Ausnahmeregelung in der breiten Bevölkerung verstanden und korrekt angewendet werden wird (vgl. Frage 36).

Die BFU ist klar gegen eine Herabsetzung des **Mindestalters** für das Führen eines E-Bikes. Kinder können aufgrund ihres motorischen und kognitiven Entwicklungsstandes und der fehlenden Erfahrung mit Verkehrssituationen den im Vergleich zum Velofahren höheren Anforderungen des E-Bike-Fahrens noch nicht gerecht werden.

Da das Unfall- und Verletzungsrisiko auf dem E-Bike höher ist als auf dem Velo und auch die Nutzerinnen und Nutzer von E-Trottinetten stärker gefährdet sind, empfiehlt sich aus Präventionssicht die Einführung einer **Helmtragepflicht** für alle Altersgruppen auf einem Fahrzeug der Kategorie «leichte Motorfahräder» (vgl. Frage 27).

Für **E-Trottinette** darf die maximale Geschwindigkeit nicht auf 25 km/h angehoben werden. Denn hier stehen nicht Kollisionen, sondern vor allem Alleinunfälle aufgrund der Instabilität durch die kleinen Räder und die kurze Fahrzeuglänge im Vordergrund. Höhere Geschwindigkeiten erhöhen dieses Risiko zusätzlich.

Schwere Motorfahräder können Lastwagen bei der Feinverteilung von Gütern im urbanen Raum teilweise ersetzen – ein Vorteil für die Verkehrssicherheit. Schwere Motorfahräder stellen jedoch höhere Anforderungen an die Lenkerinnen und Lenker und erzeugen eine höhere Fremdgefährdung als andere Motorfahräder. Die Auswirkungen der hoch angesetzten Gewichtsgrenze von 450 kg auf den Bremsweg respektive auf die Energiefreisetzung bei einer Kollision dürfen nicht unterschätzt werden. Deshalb empfiehlt sich hier, eine praktische Prüfung vorzusehen – wie dies bei der heutigen Regelung für das Führen von Elektro-Rikschas der Fall ist (Führerausweiskategorien A1, B oder F).

Die BFU macht Menschen sicher. Als Kompetenzzentrum forscht und berät sie, damit in der Schweiz weniger folgenschwere Unfälle passieren – im Strassenverkehr, zu Hause, in der Freizeit und beim Sport. Für diese Aufgaben hat die BFU seit 1938 einen öffentlichen Auftrag.

Bezüglich der Anforderungen an den **Personentransport** ist ein geschützter Sitzplatz mit Rückhaltesystem für Kinder wichtig. Auch für andere Fahrzeugnutzende sind Sicherungssysteme (z. B. Speichenschutz, Fussraster etc.) vorzusehen.

Zusammengefasst entsteht mit der Revision eine deutliche Vereinfachung der Regelungen, welche allerdings teilweise neue Gefahrenbilder nach sich ziehen; diese müssen durch gezielte Gegenmaßnahmen aufgefangen werden. Auch empfiehlt sich, die Auswirkungen der geplanten Gesetzesanpassungen auf das Unfallgeschehen im Rahmen eines Monitorings zu überwachen.