



Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU Hodlerstrasse 5a 3011 Bern
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 erklären uns solange damit einverstanden, als das Ganze keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bewirkt. Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.		

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
Wir erklären uns solange damit einverstanden, als das Ganze keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bewirkt. Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.		

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:		
Wir erklären uns solange damit einverstanden, als das Ganze keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bewirkt. Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.		

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
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.		

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: Wir erklären uns solange damit einverstanden, als das Ganze keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bewirkt. Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.		

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: Wir erklären uns solange damit einverstanden, als das Ganze keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bewirkt. Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.		

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

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass über die maximal zulässige Fahrzeuglänge herausragende Heckspoiler zur Verbesserung der CO₂-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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.</p>		

2.4. Kompensation der Länge von Wasserstofftanks

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir erklären uns solange damit einverstanden, als das Ganze keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bewirkt. Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.</p>		

2.5. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir erklären uns solange damit einverstanden, als das Ganze keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bewirkt. Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.</p>		

2.6. Kompensation des Mehrgewichts emissionsfreier Antriebe

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir erklären uns solange damit einverstanden, als das Ganze keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit bewirkt. Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.		

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

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)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.		

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 CO ₂ -Emissionen)? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.		

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: Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.</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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.</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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vergleichen Sie dazu unsere Antwort zur Frage 1 im Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes.		

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

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Auf Motorfahrrädern war die Helmtragpflicht bisher auf die Lenkerinnen und Lenker beschränkt. Die BFU begrüsst es, dass neu auch die mitfahrenden Personen einen Helm tragen müssen. Damit werden insbesondere Kinder besser geschützt, die auf einem Kindersitz oder im Anhänger mitgeführt werden.

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

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die BFU begrüsst diese Verordnungsänderung. E-Bike-Fahrerinnen und E-Bike-Fahrer haben ein höheres Risiko für schwere Unfälle als Velofahrerinnen und Velofahrer ohne Tretunterstützung. Das Tragen eines Schutzhelms ist eine einfache und wirksame Massnahme, um bei einem Unfall die Wahrscheinlichkeit von Kopfverletzungen deutlich zu reduzieren.¹ Bereits heute tragen zwei Drittel der Fahrerinnen und Fahrer auf den langsamen E-Bikes einen Schutzhelm. Dies bedeutet aber auch, dass noch immer beinahe jeder und jede Dritte ohne Helm unterwegs ist. Die BFU ist überzeugt, dass sich mit der Einführung einer Helmpflicht eine deutlich höhere Tragquote erreichen lässt. Dies zeigt die Tragquote von knapp 90 % bei den schnellen E-Bikes. Kritische Stimmen monieren, dass mit einem Velohelm-Obligatorium weniger E-Bike gefahren würde. Dieses Argument lässt sich aber wissenschaftlich nicht belegen.

Aus unfallpräventiver Sicht unterstützt die BFU ebenfalls das Helmobligatorium für E-Trottinett-Fahrende. Bei den meisten Unfällen mit Beteiligung von E-Trottinetten handelt es sich um Selbstunfälle. Bei Stürzen mit dem E-Trottinett kann es zu schweren Verletzungen kommen, auch im Bereich des Kopfes. Wie bei den langsamen E-Bikes beträgt die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 20 km/h und rechtfertigt deshalb eine Gleichbehandlung.

¹ Den neuesten Metaanalysen zufolge können Velohelme die Wahrscheinlichkeit von Kopfverletzungen um ca. 50 % reduzieren, die Wahrscheinlichkeit von schweren Kopfverletzungen gar um 60–70 %. Quellen:
Høye A. Bicycle helmets – To wear or not to wear? A meta-analysis of the effects of bicycle helmets on injuries. *Accident analysis and prevention*. 2018; 117: 85-97. DOI:10.1016/j.aap.2018.03.026.
Olivier J, Creighton P. Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis. *Intern J Epidemiology*. 2016; (ePub): 1-15. DOI:10.1093/ije/dyw153.

	<p>In der Bevölkerung stossen sowohl eine Helmpflicht für die Lenkenden von langsamen E-Bikes wie auch für E-Trottinett-Fahrende auf grosse Akzeptanz. 85% respektive 80% würden dies (eher) befürworten.</p> <p>Die BFU ist ebenfalls damit einverstanden, wonach neu auch mitfahrende Personen auf Motorfahrrädern einen Schutzhelm tragen müssen.</p>
--	--

21. Würden Sie eine Velohelmtragpflicht für Kinder bis 16 Jahre auf nicht motorisierten Velos unterstützen? (Frage ohne Änderungsvorschlag)

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

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU unterstützt diese Massnahme. Velohelme können bei einem Unfall vor schweren Kopfverletzungen schützen. Deshalb sind sie gerade für Kinder besonders wichtig. Diese haben nicht nur ein besonders hohes Unfallrisiko, sie sind auch besonders anfällig für Kopfverletzungen.</p> <p>In den vergangenen Jahren konnte die Velohelm-Tragquote bei Kindern in der Schweiz dank Sensibilisierungskampagnen und Aktionen gesteigert werden. Trotz dieser positiven Entwicklung fährt aber ein Viertel der Kinder ohne Helm Velo. Internationale Erfahrungen zeigen, dass sich höhere Tragquoten nicht mehr auf freiwilliger, sondern nur auf gesetzlicher Basis erreichen lassen. Ein Obligatorium ist aber auch in Bezug auf die Chancengleichheit unverzichtbar: Alle Kinder sollen vom Schutz des Velohelms profitieren können, auch jene, deren Eltern weniger dafür sensibilisiert sind.</p> <p>Das Tragen eines Velohelms ist eine einfache, wirksame Massnahme, um bei einem Unfall die Wahrscheinlichkeit einer Kopfverletzung deutlich zu reduzieren.² Die BFU begrüsst daher sehr, dass der Bund in der Schweiz eine Velohelmpflicht für Kinder bis 16 Jahren einführen und so die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer erhöhen will. Da das Obligatorium die gesamte reguläre Schulzeit umfasst, sorgt es auch für eine klare Handhabung an den Schulen. Die Velohelmpflicht stösst auf breite Zustimmung – gemäss repräsentativen Umfragen wird sie von rund 90 % der Bevölkerung unterstützt.</p>
--	--

² Den neuesten Metaanalysen zufolge können Velohelme die Wahrscheinlichkeit von Kopfverletzungen um ca. 50 % reduzieren, die Wahrscheinlichkeit von schweren Kopfverletzungen gar um 60–70 %. Quellen:
Høye A. Bicycle helmets – To wear or not to wear? A meta-analysis of the effects of bicycle helmets on injuries. *Accident analysis and prevention*. 2018; 117: 85-97. DOI:10.1016/j.aap.2018.03.026.
Olivier J, Creighton P. Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis. *Intern J Epidemiology*. 2016; (ePub): 1-15. DOI:10.1093/ije/dyw153.

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>Die BFU befürwortet diese Massnahme, damit E-Bike-Fahrerinnen und E-Bike-Fahrer für andere Verkehrsteilnehmende besser wahrnehmbar und erkennbar sind. Studien zeigen sowohl für den Velo- als auch den Motorradverkehr, dass deren Verkehrssicherheit steigt, wenn das Licht auch am Tag eingeschaltet wird.³ Diese Resultate dürften auch auf E-Bike-Fahrende übertragbar sein.</p> <p>Das Lichtobligatorium für E-Bikes stösst gemäss der BFU-Bevölkerungsbefragung 2020 auf breite Akzeptanz: Knapp 70 % befürworten diese Massnahme (eher), während sie nur 23 % (eher) ablehnen. In einer BFU-Umfrage bei E-Bikerinnen und -Biker im Jahr 2016 gaben 46 % an, dass eine Lichteinschaltspflicht am Tag für E-Bikerinnen und -Biker das E-Bike-Fahren in der Schweiz sicherer machen könnte.⁴</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)? (Art. 30 Abs. 2 Bst. a – c E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist auf die Ausnahme in Art. 30 Abs. 2 Bst. b E-VRV zu verzichten. Durch ein Tagfahrlicht kann die Erkennbarkeit von solchen langsamen Fahrzeugen massgeblich erhöht werden. Gerade wenn sie auf der Strasse unterwegs sind, ist deren Erkennbarkeit wegen ihrer im Vergleich zu den anderen Fahrzeugen deutlich langsameren Geschwindigkeit und des verglichen mit Velos grösseren Platzbedarfs zentral.</p>		

1.3. Einhaltung der allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten

24. Sind Sie damit einverstanden, dass sich Führerinnen und Führer 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)
--

³ Madsen, J. C. O.; Andersen, T.; Laßmann, H. S. (2013): Safety effects of permanent running lights for bicycles. A controlled experiment. In: *Accid Anal Prev* 50, S. 9. DOI: 10.1016/j.aap.2012.07.006.

Walter, E.; Cavegn, M.; Ewert, U.; Scaramuzza, G.; Achermann Stürmer, Y.; Niemann, S.; Uhr, A. (2014): Motorradverkehr. Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, Bern (Sicherheitsdossier, Nr. 12).

⁴ Uhr, Andrea; Hertach, Patrizia (2017): Verkehrssicherheit von E-Bikes mit Schwerpunkt Alleinunfälle. Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, Bern (BFU-Report, 75).

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die zunehmende Verbreitung von E-Bikes führt dazu, dass die Geschwindigkeiten auf der Veloinfrastruktur heterogener werden und es zu vermehrten Überholvorgängen kommt. Besonders bei hohem Veloaufkommen auf Mischverkehrsflächen kann dies zu kritischen Situationen mit dem Fussverkehr führen. Die BFU begrüsst deshalb, dass Höchstgeschwindigkeiten auch für Motorfahräder sowie Elektro-Rikschas gelten sollen. Die Massnahme bietet eine Möglichkeit, die Geschwindigkeit in Mischverkehrssituationen gezielt zu reduzieren und zu homogenisieren. Sie ist insbesondere auch deshalb sinnvoll, weil in Zukunft mit mehr Verkehr auf der Veloinfrastruktur (Velos, E-Bikes, E-FäG) sowie einer Zunahme an Langsamverkehrszonen (Zone 30, Begegnungszonen) zu rechnen ist.</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 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die BFU unterstützt den Vorschlag, dass sich Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrädern künftig an die allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten zu halten haben. Ein Geschwindigkeitsmesser erleichtert die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Eine Ausrüstungspflicht für Motorfahräder ist deshalb zu begrüssen.</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:</p> <p>Diese Frist erachtet die BFU als angemessen und begrüsst die Nachrüstungspflicht.</p>		

3. Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV)

3.1. Mitfahren auf einem Motorfahrrad ohne Helm

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Sanktionierungsmöglichkeit dürfte das regelkonforme Verhalten fördern. Die Bussehöhe erachtet die BFU als angemessen.</p>		

3.2. Mitführen eines Kindes unter 12 Jahren ohne Helm

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Sanktionierungsmöglichkeit dürfte das regelkonforme Verhalten fördern. Die Bussehöhe erachtet die BFU als angemessen.</p>		

3.3. Fahren ohne Licht

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Diese Sanktionierungsmöglichkeit dürfte das regelkonforme Verhalten fördern. Die Bussehöhe erachtet die BFU als angemessen.</p>		

3.4. Überschreiten der allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit

<p>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)</p>		
--	--	--

<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Sanktionierungsmöglichkeit dürfte das regelkonforme Verhalten fördern. Die Bussehöhe erachtet die BFU als angemessen.		

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? <i>(Anhang 1 Ziff. 703.4 E-OBV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Sanktionierungsmöglichkeit dürfte das regelkonforme Verhalten fördern. Die Bussehöhe erachtet die BFU als angemessen.		