



Q402-0890

Fragebogen zur Vernehmlassung

Fahrzeugvorschriften – Verkehrsflächen für den Langsamverkehr

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: VCS Verkehrs-Club der Schweiz Aarberggasse 61 Postfach 3001 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word-Dokument bis am 18. Oktober 2023 an folgende E-Mail-Adresse: V-FA@astra.admin.ch

Fragen

Verkehrsflächen für den Langsamverkehr

Teilrevision VTS:

1. Sind Sie damit einverstanden, dass die Fahrzeugunterkategorie «Elektro-Rikschas» aufgehoben wird und vergleichbare Fahrzeuge künftig nicht mehr als Kleinmotorräder, sondern als schwere Motorfahräder (Art. 14 Bst. b Ziff. 3 und 18 Bst. c E-VTS) gelten sollen?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die neue Bestimmung macht die Mitnahme von Personen auf "Velo-Taxis" einfacher. Die Erhöhung der motorbetriebenen Höchstgeschwindigkeit um 5 km/h in Kombination mit einem Gewicht bis 450 kg erfordern mehr Vorsicht und Rücksichtnahme. Der Verwendungszweck (Transport von Personen, oft Touristen) begünstigt eine vorsichtige Fahrweise.

Die Einführung sollte deshalb wissenschaftlich begleitet werden, um bei zu Hoher Gefährdung Korrekturen anzubringen (Z.B. bisheriges Tempo von 20 km/h auf Velowegen beibehalten)

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Unterkategorie der schnellen Motorfahräder auch weiterhin neue Motorfahräder mit Benzinmotor in Verkehr gesetzt werden können (Art. 18 Bst. a E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Bedeutung der Benzinmofas nimmt laufend ab. Es gibt mit den Elektrovelos und den Elektro-Mofas genügend Alternativen zu übermässig Lärm verursachenden und luftbelastenden Mofas. Mit Blick auf das Netto-Null-Ziel gemäss Klimagesetz wäre ein Stopp bei den Neuzulassungen ein folgerichtiger Schritt.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass für Leicht-Motorfahräder neu ein Gesamtgewicht von bis zu 250 kg, statt 200 kg, zulässig ist (Art. 18 Bst. b E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die neue Bestimmung erweitert den umweltfreundlichen Einsatzbereich von Cargovelos für den Waren- und Kindertransport.

4. Sind Sie mit der neuen Motorfahrrad-Unterkategorie «schwere Motorfahräder» mit einem Gesamtgewicht bis zu 450 kg und max. 25 km/h einverstanden (Art. 18 Bst. c E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es braucht eine Differenzierung, insbesondere für Gütertransporte auf Velowegen. Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 450 kg, welche die Veloinfrastruktur mitbenutzen dürfen, weisen potenziell ein vielfach höheres Gefährdungspotential auf im Vergleich zu einem normalen Velo.

Diese zusätzliche Fremdgefährdung steht klar im Widerspruch zum deutliche angenommenen Volksbeschluss, für durchgängig sichere Velowege. Gefordert sind Veloinfrastrukturen auf denen sich Velofahrende (auch Kinder, weniger Geübte, Neueinsteiger) sicher fühlen. Mit einer zu liberalen Öffnung für schwere Motorfahräder können insbesondere die Velowege ihrem Anspruch für einen Safe-Space nicht mehr gerecht werden.

Das Gefährdungspotential erhöht sich durch folgende Faktoren:

- Wie oft wird mit dem Maximalgewicht gefahren?
- Welches ist das zu erwartende Verkehrsvolumen?
- Welchen Einfluss hat die Gestaltung der Front auf die Kollisionseigenschaften?
- Besteht beim Verwendungszweck ein (wirtschaftlicher) Zeitdruck?
- Velowege mit knappen Platzverhältnissen zum Überholen
- Velowege im Gegenverkehr

Besonders hoch ist das Gefährdungspotenzial beim Gütertransport auf Velowegen.

- Zwecks Wirtschaftlichkeit werden diese öfters die Gesamtgewichtslimite ausnutzen wollen
- Wegen Zeitdruck werden die Lenkerinnen weniger motiviert sein, ihre Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen.
- Sie transportieren keine Personen, für die Sie Verantwortung übernehmen.
- Die Form der Cargobikes sollen ein möglichst grosses Transportvolumen erlauben. Die Fronten sind oft kantig und steilwandig.
- Bei der oft schon für den Velobegegnungsfall knapp bemessenen Velowegen verkürzen breite Gefährte die erforderlichen Sicherheitsabstände zum Überholen oder beim Kreuzen

Zur Veranschaulichung der Fremdgefährdung folgendes Beispiel:

Veloweg im Gegenverkehr. 5.Klässler sind mit Velo in Gruppe unterwegs. Ein Kind ist für einen kurzen Moment unachtsam, schwankt einen halben Meter nach links und kollidiert mit einem schweren Motorfahrrad mit 450kg, mit steiler Front, das mit 25 km/h unterwegs ist. Der Schüler wiegt mit Velo 45 kg und fährt mit 20 km/h. Sein Kollisionsgegner ist somit 10-mal schwerer. Wird der Schüler frontal erfasst und kann in der Kollisionsphase nicht zur Seite ausweichen, heisst dies, dass er nicht nur auf null km/h gebremst, sondern zusätzlich mit voller Wucht zurückkatapultiert wird, was einem Aufprall mit nahezu 45 km/h entspricht und mit entsprechend hohem Risiko für schwere bis sogar tödlich Verletzungsfolgen. Zum Vergleich: Die Kinetische Energie bei 20 km/h entspricht der Endgeschwindigkeit nach einem freien Fall aus 1.6 Meter Höhe. (Der Schüler hat gute Chancen mit leichten Verletzungen davon zu kommen). 45 km/h hingegen entsprechen einem freien Fall aus 8 Meter Höhe!

Wir unterstützen die umweltfreundliche Güterlogistik. Diese soll aber so gelenkt werden, dass sie nicht auf Kosten der objektiven und subjektiven Sicherheit der Velofahrenden geht.

Schwere Motorfahräder für den Gütertransport sollen deshalb keine Erlaubnis für die Benützung der Velowege erhalten und stattdessen Strasse und Velostreifen benutzen. Die Benützung der Strasse ist mit der Aufhebung der Benutzungspflicht der Velowege für diese Kategorie im Vernehmlassungsvorschlag bereits vorgesehen.

Das Verbot dieser Kategorie auf Fusswegen mit Zusatztafel Velo gestattet, ist ebenfalls folgerichtig.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die bisherige Motorfahrrad-Unterkategorie «motorisierte Rollstühle» aufgehoben wird und entsprechende Fahrzeuge künftig als Leicht-Motorfahrräder oder als schwere Motorfahrräder eingeteilt werden sollen? (Art. 18 Bst. c E-VTS)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ist wichtig, dass mit der Neuregelung die Seniorinnen und Senioren eine selbständige Mobilität weiterhin möglichst lange aufrechterhalten können, auch wenn sie keinen Führerausweis besitzen. Oder dass sie bei einer Gehbehinderung mit ihrem Elektromobil auch Gehflächen befahren dürfen.

Mit der Neuzuteilung sehen wir dies als erfüllt an.

Ein Sonderfall sind Zweiplätzer bis 10 km/h und max. 1m Breite, welche bisher ebenfalls fahrerscheinfrei verwendet werden durften. Wir erachten das bei gegebener Fahrtauglichkeit als sinnvoll. Wird dies auch mit der neuen Gesetzgebung möglich sein?

6. Sind Sie damit einverstanden, dass Leicht-Motorfahrräder, schwere Motorfahrräder und Elektro-Stehroller künftig generell eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h erreichen dürfen, anstatt wie heute 20 km/h im reinen Motorbetrieb und 25 km/h mit Tretunterstützung (Art. 18 Bst. b, c und d sowie 178b Abs. 3 E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Keine Erhöhung der Geschwindigkeit von E-Trottinetten von 20 auf 25 km/h.

Ein E-Trottinet ist in mehreren Belangen deutlich weniger verkehrstauglich als ein Velo (kleiner Räder, Haftung, Unebenheiten, Bremsverhalten, Zeichengebung). Zudem werden diese auch häufiger unerlaubt auf Fussgängerbereichen verwendet. Bei Untersuchungen im Ausland (Dänemark, Deutschland, USA) wird das Unfallrisiko pro Kilometer von E-Trottinets im Vergleich zum Velo um etwa 4- bis 10-mal höher eingeschätzt. Das Pro-KM-Risiko war in den Untersuchungen bereits bei max. erlaubten 20 km/h mehrfach höher. Mit 25 km/h wären die Resultate nochmals deutlich schlechter für die E-Trottinets ausgefallen. In der Schweiz ereigneten sich im Jahr 2022 gleich viele schwere Unfälle mit E-Trottinetten wie mit schnellen E-Bikes (114 E-Trottinet, 123 schnelles E-Bike). Es starben 2022 3 Personen mit E-Trottinet, 0 Personen mit schnellem E-Bike. Die Einschätzung im Erläuternden Bericht (Seite 8), wonach kein erhöhtes Risiko festzustellen ist, steht im Widerspruch zu obigen Befunden.

Keine Erhöhung der Geschwindigkeit für die ab 16 Jahren fahrerscheinfreien E-Scooter von 20 auf 25 km/h.

Im Erläuterungsbericht wird bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die Gesellschaft hinsichtlich Gesundheit ein zentraler Effekt nicht erwähnt. Die neue Regelung wird die Problematik, dass sich die Mehrzahl der Jugendlichen zu wenig regelmässig im Alltag bewegen, ohne Zweifel verschärfen. Mit den bekannten weitreichenden Folgen auf Gesundheit und die volkswirtschaftlichen Kosten.

Im Vergleich zu heute wird es mit den bereits heute beliebten und neu noch schnelleren E-Scootern für einen 16-jährigen Jugendlichen deutlich attraktiver werden, anstatt sich aktiv fortzubewegen (Fuss, Velo, E-Bike) sich für die inaktive Mobilität mit E-Scooter zu entscheiden.

Die Auswirkungen auf die Gesundheit sind doppelter Natur. Die regelmässige Bewegung bei Jugendlichen geht zurück und das Unfallrisiko nimmt zu.

Mit 16 Jahren (ohne Ausweis), mit 14 Jahre (mit Mofa-Ausweis) sind die Jugendlichen noch weniger verkehrserfahren und einige von ihnen risikofreudiger. Mit der Erhöhung der Geschwindigkeit auf 25 km/h werden die Unfälle mit Jugendlichen auf E-Scooter als logische Folge zunehmen (den gleichen Effekt mussten wir leider bereits bei der deutlichen Zunahme von Jugendlichen ab 16 Jahren mit 125 ccm hinnehmen). Bereits heute sind schnellere E-Scooter möglich, etwa mit gelber Mofa-Nummer und Prüfung. Diese Hürde ergibt Sinn für eine aktive Auseinandersetzung mit Verkehrsregeln und korrektem Verhalten, womit wir auch dem in der Vernehmlassung formulierten Anspruch zur Erhöhung der Sicherheit gerecht werden können (Erläuternder Bericht, Seite 2).

7. Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Aufhebung der Motorfahrrad-Unterkategorie «motorisierte Rollstühle» (s. a. Frage 6) entsprechende Fahrzeuge für behinderte Personen künftig nur noch eine Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h anstatt wie bisher bis 30 km/h aufweisen dürfen (Art. 18 Bst. c E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

8. Sind Sie damit einverstanden, dass für einplätzig schwere Motorfahrräder zum Sachentransport eine Breite bis 1.20 m, statt 1 m, zulässig ist (Art. 175 Abs. 2 E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Vgl. detaillierte Ausführung oben unter Punkt 4.
Die Zulassung von 450kg schweren, 25 km/h schnellen und 1.2 m breiten Cargobikes auf der gesamten Veloinfrastruktur, inklusive Velowegen würde eine hohe Fremdgefährdung darstellen und dazu führen, dass sich Velofahrende nicht mehr sicher fühlen.
Überholen und Kreuzen wird vielerorts nur mit Unterschreitung des nötigen Sicherheitsabstandes möglich sein.
Zudem wurde die heute gebaute Veloinfrastruktur nicht für diese Dimensionen konzipiert. Die Breite der heute verwendeten Cargobikes und Velos mit Veloanhänger liegt meist deutlich unter der erlaubten 1 m Breite.

9. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig alle Motorfahrräder, die keine Sitzgelegenheit aufweisen und deshalb stehend gefahren werden müssen (Elektrotrottinette und selbstbalancierende Stehroller), mit einer Lenk- oder Haltestange ausgestattet sein müssen (Art. 175 Abs. 3 und 181a Abs. 5 E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

-
10. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig bei Leicht-Motorfahrrädern und schweren Motorfahrrädern von bis zu 1 m Breite die Platzzahlbeschränkung aufgehoben wird und die Anzahl zulässiger Sitzplätze nur noch durch die verfügbare Nutzlast (mind. 65 kg pro Platz für eine erwachsene Person und frei bestimmbares Gewicht für geschützte Kinderplätze) geregelt wird (Art. 175 Abs. 4, siehe auch Art. 215 Abs. 2 E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die neue Regelung erweitert die Möglichkeiten für das umweltfreundliche Mitführen von Kindern und Erwachsenen Personen auf entsprechend ausgerüsteten Velos.

ZUSATZANTRAG

Sowohl im geltenden Recht wie im neuen Recht wird in den Art. 175 und 215 VTS sowie in Art. 63 VRV der Begriff 9/23 "geschützter Sitzplatz" für Kinder verwendet. In Art. 63 Abs. 5 (heute Abs. 4) wird zudem der Begriff "sicherer Kindersitz" verwendet. Wir interpretieren diesen Sachverhalt so, dass mit den erwähnten Begriffen nicht dasselbe gemeint ist. Ein "sicherer Kindersitz" entspricht unseres Erachtens der EN-Norm 14344, während ein "geschützter Sitzplatz" nicht genormt sein muss, sondern lediglich sicherstellt, dass Kinder vor dem Herunterfallen und vor der Berührung der Räder geschützt sein müssen. Heute werden jedoch die beiden Begriffe von gewissen Vollzugsbehörden als synonym betrachtet. Der Kindertransport auf Plätzen mit Haltestangen, Fussstützen und Radabdeckung wie im Beispiel unten wird als illegal beurteilt und geahndet. Um die Möglichkeiten für den sicheren Kindertransport zu erleichtern, beantragen wir, dass der Begriff "geschützter Sitzplatz" so präzisiert wird, dass Kindersitzplätze auf allen leichten, schnellen und schweren, in der EU zugelassenen Motorfahrrädern erlaubt sind.

11. Sind Sie damit einverstanden, dass bei schnellen und schweren Motorfahrrädern jedes Rad mit einer mechanischen Reibbremse ausgestattet sein muss (Art. 179 Abs. 6 E-VTS und 181 Abs. 1 E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die neue Bestimmung erhöht die Sicherheit schneller und schwerer Motorfahrräder.

12. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig an Leicht-Motorfahrrädern auch nur ein einziges Paar Richtungsblinker, die jeweils nach vorne und nach hinten blinken (anstellen von zwei Paaren je vorne und hinten am Fahrzeug) an den Lenkerenden angebracht werden kann (Art. 180 Abs. 1 Bst. a E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

An langsamen Elektrovelos sollen Blinker weiterhin vorne und hinten angebracht sein, damit sie gut gesehen werden. Am Tag ist die Sichtbarkeit des Handzeichens ohnehin

besser als diejenige eines Blinkers. Darum sollen die Anforderungen an Blinker hoch sein.
Bei E-Trotтинетten ist ein Handzeichen besonders anspruchsvoll und ein Blinker wäre daher eine sinnvolle Ergänzung. Diese Blinkereinrichtung muss aber zwingend von vorne und hinten deutlich erkennbar sein. Bei den oft schmalen Lenkerständen der E-Trotтинетts ist die Sichtbarkeit von hinten nicht in jedem Fall gegeben.
Ein Blinker, der dem Benutzer Sicherheit vermittelt (subjektives Sicherheitsgefühl hoch), aber nicht erkannt wird (objektive Sicherheit tief), ist besonders gefährlich.

13. Sind Sie damit einverstanden, dass für Leicht-Motorfahräder, die nach der Norm EN 12184 «Elektrorollstühle und mobile und zugehörige Ladegeräte – Anforderungen und Prüfverfahren» zertifiziert sind, die Bremsanforderungen nach dieser Norm akzeptiert werden (Art. 180 Abs. 3 E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

14. Sind Sie damit einverstanden, dass an Anhängern für Fahrräder und für Motorfahräder ein Motor nur als eine Schiebehilfe bis zu 6 km/h zulässig sein soll (Art. 210 Abs. 6 E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Die Schiebehilfe ist zweckmässig für das Manövrieren von Velo-Anhänger-Gespannen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorfahräder höhere Anforderungen an die Verzögerung der Betriebsbremse gelten sollen (Anh. 7 Ziff. 316 E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Begründung: Das höhere Gesamtgewicht der schweren Motorfahräder erfordert wirksamere Bremsen.
Wenn entsprechende Forschungsberichte hierzu zu einem positiven Fazit kommen, sollte eine Erweiterung mit folgendem Ziel geprüft werden: Veloanhänger mit bauartbedingtem Motor bis 25 km/h inkl. entsprechender Bremsleistung. Sie würden namentlich in der City-logistik eingesetzt und sind in der EU zugelassen (vgl. Carlacargo: <https://www.carlacargo.de/de/produkte/ecarla/>)

Teilrevision VRV:

16. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrerinnen und Fahrer von in Verkehr stehenden altrechtlichen motorisierten Rollstühlen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auch künftig von der Helmtragepflicht ausgenommen sind (Art. 3b Abs. 2 Bst. h E-VRV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

17. Sind Sie damit einverstanden, dass bei einer Fahrzeugbreite von mehr als 1 m, mitgeführte Gegenstände künftig nicht breiter sein dürfen als das Fahrzeug (Art. 42 Abs. 2 E-VRV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Vgl. auch Punkt 8.

Für Fahrzeuge, welche die Veloinfrastruktur, insbesondere Velowege, benutzen dürfen, soll die heutige maximale Breite von 1 Meter nicht weiter erhöht werden, auch nicht die transportierte Fracht. Seitwärts herausragende Gegenstände würden das Verletzungsrisiko zusätzlich erhöhen.

18. Sind Sie damit einverstanden, dass Lenkerinnen und Lenker von schweren und schnellen Motorfahrrädern künftig nicht mehr von der Benutzungspflicht von Radwegen erfasst werden sollen und das Signal «Radweg» (2.60) nur Lenkerinnen und Lenker von Fahrrädern, Leicht-Motorfahrrädern und Elektro-Stehrollern verpflichtet soll, den für sie gekennzeichneten Weg zu benutzen (Art. 42 Abs. 4 E-VRV und Art. 33 Abs. 1 E-SSV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Bemerkungen / Änderungsantrag:

JA:

Wir sind für die Aufhebung der Benutzungspflicht der Radwege für schnelle E-Bikes und schwere Motorfahrräder für den Personentransport.

Sie sollen situativ entscheiden können, welche Variante für sie sicher und zweckmässig ist. Für schnelles Vorankommen mit 30 km/h und mehr sollen die schnellen E-Bikes die Autofahrbahn benutzen. Zu hohe Geschwindigkeiten sind nicht kompatibel mit Velowegen.

NEIN:

Die Zustimmung zu diesem Punkt gilt mit folgender zentralen Einschränkung: Schwere Motorfahrräder für den Gütertransport sollen auf Radwegen nicht zugelassen werden.

ZUSATZANTRAG

Es gibt weitere Situation, die dafürsprechen, die Benutzungspflicht der Radwege weitergehend zu lockern.

Situativ wäre die freie Wahl oft zweckmässiger und nicht weniger sicher. Zum Beispiel: Für schnelle Radrennfahrer, wenn der Veloweg (zum Zeitpunkt der Befahrung) Mängel aufweist (Schnee, Blätter, Unebenheiten, schlechte Beleuchtung). Für eine fallweise idealere Routenwahl mit sicheren Abbiege- und Kreuzungssituationen.

Es sollte deshalb unter Einbezug der Erfahrungen der vorgeschlagenen Lockerungen geprüft werden (wissenschaftliche Begleitung), ob gänzlich auf eine Benutzungspflicht verzichtet werden kann. Velowege sollen sicher und attraktiv gebaut werden, damit kann die Benutzung ohne Pflicht vorausgesetzt werden. Bei gefährlichen Strecken (z.B. Tunnel) kann das Velofahren mit entsprechendem Verbot ausgeschlossen werden.

19. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Bestimmung über die Berechtigung zum Fahren auf Fussgängerverkehrsflächen durch gehbehinderte Personen, die Begriffe «motorisierte Rollstühle» und «Elektro Stehroller» durch «mehrspurige Motorfahrräder ohne Tretpedale» ersetzt werden (Art. 43a Abs. 1 E-VRV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

20. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrrad- und Fahrradfahrende künftig so viele Personen mitführen dürfen, wie Sitzplätze vorhanden sind und die Anzahl allenfalls vorgeschriebener Pedalpaare nicht mehr in den Verkehrsregeln,

sondern nur noch in den Bau- und Ausrüstungsvorschriften (VTS) geregelt werden (Art. 63 Abs. 3 Bst. a E-VRV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Dies schöpft die heutigen Möglichkeiten der Fahrzeuge besser aus, die Mitnahme zusätzlicher Personen wird erleichtert.

21. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig die Beschränkung auf maximal zwei geschützte Kinderplätze nur noch für Anhänger an Fahrrädern und Motorfahrrädern gilt und auf einem Fahrrad oder Motorfahrrad selbst mehr als zwei geschützte Kinderplätze vorgesehen werden können (Art. 63 Abs. 3 Bst d. E-VRV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die neue Bestimmung schafft mehr Möglichkeiten für den Kindertransport auf Velos und setzt die nötigen Rahmenbedingungen für die Sicherheit. Wir bedauern jedoch die Abschaffung der Möglichkeit, zusätzlich zum Kinderanhänger ein Kind auf einem gesicherten Kindersitz zu transportieren. Wir stellen deshalb folgenden Zusatzantrag:

ZUSATZANTRAG

VRV Art. 63 sieht vor, dass Kindersitze nicht mehr mit Kinderanhängern kombiniert werden können. Wir sehen den Sinn dieser Verschlechterung gegenüber der heutigen Regelung nicht ein. Da in Anhängern höchstens zwei Kinder mitgeführt werden dürfen, soll mit einem Kindersitz weiterhin die Möglichkeit zum Mitführen eines dritten Kindes bestehen. Wir beantragen die entsprechende Anpassung von Art. 63.

22. Sind Sie damit einverstanden, dass auf Motorfahrrädern, die keine Sitzgelegenheit haben und deshalb stehend gefahren werden müssen (namentlich Elektrotrottinette), niemand mitgeführt werden darf (Art. 63 Abs. 4 E-VRV, siehe auch Art. 175 Abs. 3 und 215 Abs. 3 E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Elektro-Trottinette weisen bereits mit einer Person und einer Geschwindigkeit von 20 km/h ein im Vergleich zum Velo um ein mehrfaches höheres Unfallrisiko auf (vgl. Punkt 6.).

23. Sind Sie damit einverstanden, dass Halterinnen und Halter von Elektro-Rikschas mit einer Fahrzeugbreite bis 1 m, welche ihre Fahrzeuge nach Inkrafttreten dieser Revision nicht gestützt auf Artikel 222t Absatz 1 E-VTS in ein schweres Mo-

torfahrrad umteilen lassen, noch während sechs Jahren ab Inkrafttreten der Änderungen die Vorschriften für Radfahrende zu beachten haben (Art. 98b E-VRV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Teilrevision VZV:

24. Langsame E-Bikes: Sind Sie damit einverstanden, dass das Mindestalter für das Führen von Leicht-Motorfahrrädern (Art. 18 Bst. b VTS) mit einer Tretunterstützung mittels Betätigung der Pedale, die bis höchstens 25 km/h wirkt, einer allfälligen bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit im reinen Motorbetrieb von höchstens 6 km/h sowie einer Motorleistung von höchstens 0,50 kW ohne Führerausweis auf 12 Jahre gesenkt wird, wenn eine mindestens 18 Jahre alte Person die Fahrt beaufsichtigt (Art. 6 Abs. 1 Bst. f E-VZV)? Heute dürfen Jugendliche langsame E-Bikes unbeaufsichtigt ohne Führerausweis ab 16 Jahren und mit Führerausweis der Spezialkategorie M ab 14 Jahren fahren.

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Mit der neuen Regelung fällt eine hohe Verantwortung der erwachsenen Begleitperson zu. Sie muss die Strassensituation und die Fähigkeiten der jüngeren Lenkerin korrekt einschätzen und bei Bedarf eingreifen. Falls das Mindestalter doch gesenkt würde, sollte die neue Regelung nach der Einführung wissenschaftlich begleitet und, wenn sie zu überproportional mehr Unfällen führt, korrigiert werden.

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Altersgrenze für das Führen weiterer Leicht-Motorfahrräder im Sinne von Art. 18 Bst. b E-VTS (z. B. Elektroroller wie Vespinos oder Elektrotrottinette) nicht gesenkt wird (Art. 6 Abs. 1 Bst. g E-VZV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Senkung der Altersgrenze würde unweigerlich zu einer Zunahme der schweren Unfälle führen und stünde im Widerspruch mit den Zielen der Bewegungsförderung von Kindern und Jugendlichen.

26. Sind Sie einverstanden, dass die Aufsichtsperson gemäss Frage 24 mindestens 18 Jahre alt sein muss (Art. 6 Abs. 1 Bst. f E-VZV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aufgrund der hohen Anforderungen an die Begleitperson (vgl. oben), sind 18 Jahre das erforderliche Minimum.

Die Motion Nantermod wurde mit den Bedürfnissen des Tourismus begründet. Hier wird in der Regel die Begleitperson eine Elternperson sein.

Tiefere Altersgrenzen hätten zur Folge, dass Kinder auch Schulwege mit etwas älteren Schülern neu mit dem E-Bike zurücklegen könnten, was aus Sicht Verkehrssicherheit höchst problematisch wäre.

27. Sind Sie damit einverstanden, dass für das Führen von langsamen E-Bikes (bis max. 25 km/h) künftig vom 12. bis zum 16. Altersjahr keine Helmpflicht vorgeschrieben wird?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Helmtragen ist empfohlen, soll aber in der in Eigenverantwortung der erwachsenen Begleitperson sein.

28. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig nur noch gehbehinderte Personen neu in Verkehr kommende Fahrzeuge, die den bisherigen «motorisierten Rollstühlen» mit einem Gesamtgewicht von mehr als 250 kg entsprechen, ohne Führerausweis fahren dürfen, dass aber andere Personen mindestens den Führerausweis der Spezialkategorie M benötigen (Art. 5 Abs. 2 Bst. g E-VZV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

29. Sind Sie einverstanden, dass Verkehrsexperten und -expertinnen, die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen, keinen spezifisch schweizerischen Führerausweis mehr besitzen müssen (Art. 65 Abs. 2 Bst. c E-VZV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

30. Sind Sie mit der durch die Aufhebung der Fahrzeugunterkategorie «motorisierte Rollstühle» verursachten Folgeanpassung in Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe I E-VZV einverstanden? (siehe auch Art. 38 Abs. 1 Bst. d E-VVV und Anh. 1 Ziff. 1.2 letztes Lemma E-TGV)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

31. Sind Sie mit der Übergangsbestimmung in Artikel 151q E-VZV (als Investitionsschutz weiterhin kein Führerausweis erforderlich für bis zu sechs Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Revision in Verkehr gesetzte schwere Motorfahräder, die den bisherigen «motorisierten Rollstühlen» entsprechen) einverstanden?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Teilrevision SSV:

32. Sind Sie damit einverstanden, dass das Signal «Verbot für Motorfahräder» (2.06) künftig ausschliesslich für einspurige Benzin-betriebene Motorfahräder gilt (Art. 19 Abs. 1 Bst. c E-SSV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Heute sind Fahrverbote für schnelle Elektrovelos in Ermangelung einer separaten Signalisierung oft ungewollt und unnötig. Die neue Bestimmung behebt diesen Missstand.

Gleichzeitig soll es weiterhin möglich sein, schnelle Elektrovelos von der Durchfahrt auszuschliessen.

ZUSATZANTRAG

Schaffung einer zusätzlichen Signalisierung «Durchfahrt verboten für schnelle Elektrovelos».

33. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich geregelt wird, dass mehrspurige Motorfahräder nicht auf mit dem Signal «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden dürfen (Art. 48a Abs. 1 E-SSV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Für mehrspurige Motorfahräder (die auch unterschiedlich lange Formen von Lastenvelos beinhalten), sind die Veloparkplätze meist zu klein. Für den zweckmässigen Einsatz und die Parkierung der Lastenvelos soll diese

Kategorie nicht ausdrücklich von Parkplätzen mit «Parkieren mit Parkscheibe» ausgeschlossen werden.

ANTRAG

Auf Längs-Parkierungsfeldern mit Signal «Parkieren mit Parkscheibe» auf denen es keine Unterteilung in Einzelparkfelder gibt, soll die Parkierung mit mehrspurigen Motorfahrrädern und überlangen Lastenvelos ausdrücklich erlaubt sein.

Diese Regelung wäre zweckmässig und wird auch dem Prinzip der grössenmässigen Bestimmung des Parkfeldes gerecht.

34. Sind Sie damit einverstanden, dass das Symbol «Fahrrad» (5.31) auf Zusatztafeln künftig grundsätzlich (mit Ausnahme von Art. 65 Abs. 8 SSV) Fahrräder und sämtliche Motorfahrräder mit eingeschaltetem Motor erfasst (Art. 64 Abs. 6 E-SSV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

35. Sind Sie mit dem neuen Symbol «Lastenfahrrad» (5.31.1) und dessen Geltungsbereich (Fahrräder und Motorfahrräder zum Transport von Kindern, Mitfahrenden oder Waren sowie Fahrräder und Motorfahrräder mit einem Anhänger) einverstanden (Art. 64 Abs. 6^{bis} E-SSV)?


JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Potenzial von Lastenvelos und Velos mit Anhängern ist gross und deren Anzahl ist im Zunehmen begriffen. Es ist sinnvoll, wenn Städte spezifische Abstellflächen bezeichnen können.

36. Sind Sie damit einverstanden, dass mit dem Signal «Fussweg» (2.61) und der Zusatztafel « gestattet» gekennzeichnete Verkehrsflächen künftig nur von Fahrrädern, Leicht-Motorfahrrädern und Elektro-Stehrollern befahren werden dürfen (Art. 65 Abs. 8 E-SSV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

JA

Für die genannten Kategorien mit Ausnahme Elektro-Stehroller

NEIN

Elektro-Stehroller weisen im Vergleich zum Leichtmotorfahrrad ein höheres Gewicht und eine höhere Motorleistung aus, was das Gefährdungspotential

für zu Fuss Gehende erhöht. Für nicht gehbehinderte Personen sollen diese Geräte deshalb auf diesen Flächen ausgeschlossen werden.

37. Sind Sie damit einverstanden, dass die Möglichkeit, ununterbrochene Radstreifen mit zusätzlichen baulichen Elementen zu verdeutlichen, in die Bestimmung, welche die Markierung von Radstreifen und Fahrstreifen auf Radwegen regelt, aufgenommen wird (Art. 74a Abs. 1 E-SSV)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Dies baulichen Elemente leisten einen wichtigen Beitrag für zusätzliche Sicherheit auf der Veloinfrastruktur und sollen bei Bedarf realisiert werden können. Die rechtliche Verankerung stärkt den Einsatz dieser zweckmässigen Massnahme

38. Sind Sie damit einverstanden, dass Parkfelder künftig mit dem markierten Symbol «Lastenfahrrad» reserviert werden können (Art. 79 Abs. 4 Bst. e E-SSV)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Das Potenzial von Lastenvelos ist gross und deren Anzahl ist im Zunehmen begriffen. Es ist sinnvoll, wenn Städte spezifische Abstellflächen bezeichnen können.

Teilrevision OBV:

39. Sind Sie mit den Anpassungen in der OBV einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Weitere Bemerkungen zum Änderungsprojekt:

40. Haben Sie noch weitere Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
RADWEGE
Wir regen an, einen "freiwilligen Radweg" im Sinne eines Hinweissignals zu schaffen, so wie er in Deutschland und Frankreich existiert. Damit können

Flächen bezeichnet werden, die für den Radverkehr empfohlen sind, jedoch nicht die Qualität aufweisen, die eine obligatorische Benützung rechtfertigen würden.

Für den Erlass eines benützungspflichtigen Radwegs (Signale 2.60, 2.63 u. 2.63.1) sollen Mindestanforderungen definiert werden.
Zudem stellen wir die allgemeine Aufhebung der Benützungspflicht zur Diskussion (vgl. unter Punkt 18.).

ZONENMODEL ZUR FÖRDERUNG DER KOEXISTENZ

Im Bericht des Bundesrates war folgendes noch enthalten: Ein Zonenmodell zur Förderung der Koexistenz aller Fahrzeuge mit Priorisierung des rollenden Langsamverkehrs (Paradigmenwechsel). Für ein zusammenhängendes, engmaschiges und sicheres Velowegnetz sind entsprechende Zonen unerlässlich. Dies, weil es in der Praxis nicht möglich sein wird, ein durchgängig sicheres Velowegnetz zu erstellen ohne mehr Spielraum auf verkehrsorientierten Strassen. Gleichzeitig stehen bei den Zonen zur Förderung der Koexistenz des rollenden Verkehrs die Fussgängerinnen und Fussgänger im Zentrum. Gemessen anhand der zurückgelegten Wegetappen sind sie die grösste Verkehrsteilnehmergruppe. Tempo 50 auf belebten und intensiv genutzten Strassenräumen, auf Abschnitten vor Schulanlagen, Kindergärten, bei engen Strassenräumen oder auf verkehrslärbelasteten Strassenstrecken wird auch auf verkehrsorientierten Strassen dem heutigen Stand der Verkehrsplanung nicht mehr gerecht.

Wir bedauern deshalb, dass das im Bericht vom Bundesrat erläuterte Zonenmodell im Erläuternden Bericht und in den Änderungsvorschlägen des Fragekatalogs ohne Begründung nicht mehr weiterverfolgt wurde.

ANTRAG

Insbesondere die Städte und Agglomerationen aber auch Dorfzentren im ländlichen Raum sollen mehr Spielraum erhalten, entsprechende Koexistenzzonen auch auf verkehrsorientierten Strassen umzusetzen. Wir erwarten, dass die Bedürfnisse der Städte und Agglomerationsgemeinden ernstgenommen werden und ein entsprechender Umsetzungs-Vorschlag wie im Bericht des Bundesrats skizziert, vorbereitet wird.