



## 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 ( <b>PARTEI</b> )
Absender: SP Schweiz / Theaterplatz 4 / 3011 Bern (Claudia Alpiger, Politische Fachsekretärin SP Schweiz, <a href="mailto:claudia.alpiger@spschweiz.ch">claudia.alpiger@spschweiz.ch</a> )
<b>Wichtig:</b> Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am <b>12.12.2020</b> an folgende E-Mail-Adresse: <a href="mailto:svg@astra.admin.ch">svg@astra.admin.ch</a>

### A) Massnahmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses von Strassenfahrzeugen

#### 1. Grundsätzliche Zustimmung

1. Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass die Vorschriften der EU zur Reduktion der CO <sub>2</sub> -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:  Die Begrüsst es, dass die Vorschriften der EU zur Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen und zur Verbesserung der Sicherheit von schweren Nutzfahrzeugen übernommen werden. Die vorgeschlagenen Änderungen und Massnahmen zur Reduktion des CO <sub>2</sub> -Ausstosses von Strassenfahrzeugen geht in die richtige Richtung. Wir finden es aber sehr wichtig, dass die Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Das heisst, dass Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge nicht dazu führen dürfen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder sogar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die Rollende Landstrasse (RoLa) kompatibel sein.  Nebst den vorgeschlagenen Änderungen sehen wir aber einen grossen Handlungsbedarf für die Erleichterung von Transporten mittels Cargobikes/Cargo-E-Bikes. Dies		

möchten wir im Folgenden kurz ausführen (siehe dazu auch Begleitbrief).

#### Gütertransport mit Cargo-E-Bikes

Es wäre heute technisch bereits möglich, zahlreiche Lieferungen durch Cargo-E-Bikes abzuwickeln. In den Städten könnte damit bis zu 50% der Lieferwagenfahrten ersetzt werden, was eine enorme Entlastung der Städte bezüglich Verkehrsaufkommen, Lärm, Luftqualität sowie auch der CO<sub>2</sub>-Emissionen wäre. Insbesondere für abendliche Zustellung von Kleinlieferungen, wie z.B. Lebensmittel und anderer Online-Einkäufe, sind Cargo-E-Bikes ideal.

Dieses Potential kann heute aber leider nicht voll ausgeschöpft werden, da einerseits die Gewichtslimite mit 200 kg zu tief angesetzt ist und andererseits Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung nicht zugelassen sind.

Bereits 2015 hat das Parlament ein Postulat von Martin Candinas angenommen, welches eine vereinfachte Fahrzeugprüfung für Kleinfahrzeuge fordert. Das ASTRA stellte damals in Aussicht, dazu 2019 eine Vernehmlassung zu starten. Da diese überfällig ist, möchten wir nahelegen, dass die Gelegenheit nun genutzt werden soll, im Rahmen der Revision der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, den Gütertransport mittels klimafreundlichen Cargo-E-Bikes und Veloanhängern mit elektrischer Unterstützung zu vereinfachen.

→ **Änderungsanträge** für die Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; [SR 741.41](#))

- Art. 175 Abs. 4 (VTS)

Das Gesamtgewicht darf 250 kg nicht übersteigen, ausgenommen bei Rollstühlen.

- Der Bundesrat soll Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung zulassen und dazu die Einzelheiten in der VTS ausführen.

#### Kindertransporte mit Cargo-E-Bikes

Mit einem Cargo-E-Bike ist es für Familien heute möglich, sich umweltfreundlich und CO<sub>2</sub>-neutral fortzubewegen. Dies ist allerdings nur für kleine Familien möglich, da in der Schweiz nur maximal 2 Kinder in der in der Transportschale von Cargo-E-Bikes oder in Kinderanhängern mitfahren dürfen. Diese Einschränkung ist mit Sicherheitsüberlegungen nicht begründbar. Die heutigen Cargobikes sind für grössere Lasten konzipiert und haben je nach Konstruktion genügend Platz, um mehr als zwei Kinder auf geschützten Kindersitzen und mit Gurten gesichert zu transportieren.

Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, wäre es unseres Erachtens angemessen, die Bestimmungen über den Transport von Kindern anzupassen. Die Anzahl Kinder, die in einem Cargobike transportiert werden dürfen, soll sich nach den Angaben des Herstellers und der Anzahl für diesen Zweck konzipierten und mit Gurten ausgerüsteten Kindersitzen richten – dies unter Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts.

→ **Änderungsantrag** für die Verkehrsregelverordnung (VRV; [SR 741.11](#))

- 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.

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input 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: --		

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 <sup>bis</sup> der Vorlage zum SVG), beschlossen ist? (Hinweis: Es darf ausschliesslich das Mehrgewicht alternativer Antriebe bzw. die Mehrlänge aerodynamischer Elemente zur Verbesserung der CO <sub>2</sub> -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: --		

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 <sub>2</sub> -Emissionen)?		
<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)

### 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?		
---	--	--

<i>(Art. 94 Abs. 1<sup>ter</sup> Bst. a E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: (siehe Bem. zu Frage 1)		

## 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 <sub>2</sub> -Effizienz aufweisen dürfen? <i>(Art. 38 Abs. 1 Bst. s und Abs. 1<sup>bis</sup> Bst. o E-VTS)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: (siehe Bem. zu Frage 1)		

## 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 <sub>2</sub> -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) <i>(Art. 58 Abs. 6 E-VRV)</i>		
<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? <i>(Art. 94 Abs. 1<sup>ter</sup> Bst. b E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)</i>		
<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) <i>(Art. 95 Abs. 1<sup>bis</sup> und 1<sup>ter</sup> E-VTS und Art. 67 Abs. 1<sup>ter</sup> und 1<sup>quater</sup> E-VRV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme /

		nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

## 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 <sup>bis</sup> und 1 <sup>ter</sup> E-VTS und Art. 67 Abs. 1 <sup>ter</sup> und 1 <sup>quater</sup> E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

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

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 <sub>2</sub> -Emissionen)? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: --		

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

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

<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
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?  <i>(Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input 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"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir beobachten zurzeit den erfreulichen Trend, dass mehr Menschen Velofahren, dies auch in Begleitung von Kindern, die auf Kindersitzen, in Anhängern oder in Car-gobikes mitgeführt werden. Dieser Trend ist unter anderem auch dem E-Bike zu ver-danken. Velohelme erschweren je nach Situation, die Nutzung des Velos stark. Ins-besondere gibt es für Kleinkinder, die in einer Babyschale sicher transportiert werden können, gar keine geeigneten Helme. Deshalb sind wir nicht damit einverstanden, dass künftig auch auf Motorfahrrädern mitgeführte Personen einen Helm tragen müssen.</p> <p><b>Grundsätzlich stehen wir einer Helmpflicht ablehnend gegenüber. Dies gilt so-wohl für mitfahrende Personen, langsame E-Bikes als auch für junge Len-ker*innen.</b> Die folgenden Bemerkungen gelten auch für die Fragen 20 und 21.</p> <p>Der Vorschlag für die Einführung der Helmpflicht basiert auf Statistiken, die zeigen, dass die Unfallzahlen bei E-Bike-Fahrenden in den letzten Jahren zugenommen ha-ben. Dieses Bild täuscht. Denn es wird ausser Acht gelassen, dass in selben Zeit-raum im gleichen Mass mehr E-Bikes verkauft wurden und somit auch mehr Men-schen mit E-Bikes im Verkehr unterwegs gewesen sind. Die Unfallzahlen sind pro-portional zu den Verkaufszahlen von E-Bikes angestiegen – die Zunahme der Unfälle geht also vor allem auf die Zunahme der E-Bike-Fahrenden zurück. <b>Nur für die schnellen E-Bikes ist die Zunahme der schwer Verletzten überproportional ge-stiegen – hier ist allerdings ein Helmobligatorium bereits in Kraft.</b> <b>Das E-Bike-Fahren an sich ist nicht gefährlicher geworden, weshalb es unseres Erachtens auch keine weiteregehende Massnahmen braucht.</b></p> <p>Langsame Elektrovelos werden von der Bevölkerung als normale Velos wahрге-nommen und eingesetzt. Langsame E-Bikes fahren auch nicht wesentlich schneller als nicht-motorisierte Velos. Ihr Vorteil liegt darin, dass weite Strecken und Höhenun-terschiede einfacher überwunden werden können, was insbesondere für ältere Per-sonen, für Arbeitswege oder für Transporte nützlich ist. Aus diesem Grunde drängt sich eine <b>Gleichstellung der langsamen Elektrovelos mit den "normalen" Velos</b> auf – und nicht mit den schnellen E-Bikes. Die Einführung eines Helmobligatoriums würde dieser Zielsetzung diametral zuwiderlaufen.</p> <p>Des Weiteren ist anzumerken, dass Velohelme zwar vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf schützen. Auch bei Kollisionen kann ein Helm schützen. Aber Velohel-me sind generell nicht für den Schutz bei Kollisionen ausgerichtet bzw. geeignet. Sie bringen also keine vollkommene Sicherheit. <b>Ein viel wichtigeres Ziel bei der Ver-kehrssicherheit muss die Vermeidung von Unfällen sein.</b> Ein Helm lindert «ledig-</p>		



lich» die Folgen von Unfällen. Eine nachhaltige Sicherheit bringt die Vermeidung von Unfällen an der Quelle, also z.B. durch sichere Infrastrukturen und die Einhaltung der Verkehrsregeln. Aktivitäten zur Steigerung der Sicherheit sollten sich unserer Meinung nach also auf die Vermeidung von Unfällen an der Quelle und die Stärkung der Eigenverantwortung richten.

Zudem wird mit der Einführung einer Helmpflicht die **Rückverlagerung weg vom Velo** hin zu anderen Verkehrsträgern riskiert. Dabei würde der aktuell zu beobachtende Trend, dass dank dem E-Bike mehr Menschen Velofahren, wichtigen Politikzielen wie der Klimaschutz, die Volksgesundheit und die Förderung nachhaltiger Mobilität dienen. Ein Helmobligatorium ist diesbezüglich kontraproduktiv. Denn Erfahrungen aus dem Ausland haben gezeigt, dass eine Helmpflicht die Menschen vom Velofahren abhält. Der Erfolg der E-Bikes würde somit gebrochen und das Potenzial bliebe unausgeschöpft.

Des Weiteren wäre eine Helmpflicht der **Todesstoss für E-Bike-Sharing-Angebote** wie z.B. Publibike. Bikesharing fördert das Velofahren. In Gebieten mit einer Helmpflicht funktioniert Bikesharing aber nicht, da die meisten Personen, die ein E-Bike-Sharing-Angebot nutzen wollen, keinen Helm dabei haben und/oder das Angebot des Leihhelmes nicht überall vorhanden ist bzw. es die Velofahrenden nicht nutzen wollen.

Weiter bringt die Tragpflicht eine erhebliche **Vollzugsproblematik** mit sich. Die unterschiedlichen Tragpflichten für verschiedene, äusserlich kaum unterscheidbare Fahrzeugtypen werden einen unverhältnismässigen Kontroll- und Administrativaufwand erzeugen.

Auch hinsichtlich der **Praktikabilität** eines Helmobligatoriums sehen wir Probleme: Der Helm müsste auf jeder Strecke getragen werden, auch auf ganz kurzen. Oft muss der Velohelm danach den ganzen Tag im öV oder im Ausgang mittransportiert werden, denn die meisten Veloabstellplätze bieten keinen Witterungsschutz. Bereits 66% der Erwachsenen und 75% der bis 14-Jährigen tragen schon heute freiwillig und in Eigenverantwortung einen Helm. Die **Helmtragequote** ist damit in der Schweiz viel höher als überall in Europa (in Deutschland, Schweden, Frankreich und England liegt die Quote zwischen 10 und 20%, in Dänemark und den Niederlanden sogar unter 5%). Durch die angedachte Helmpflicht soll nun die heute schon vorbildliche Tragequote auf 100% gesteigert werden. Dabei muss beachtet werden, dass einige derjenigen, die heute noch keinen Helm tragen, in Zukunft wohl aufs Velo verzichten werden. Die zusätzliche absolute Anzahl Helmträger\*innen steht somit nicht im Verhältnis zum Eingriff in die persönliche Wahlfreiheit und dem Aufgeben der Eigenverantwortung.

Letztendlich führt ein Helmobligatorium zu **Leistungskürzungen von Versicherungen**, wenn kein Helm getragen wird. Velofahrende ohne Helm würden bei einem Unfall neu zweifach bestraft, auch bei unverschuldeten Unfällen.

Unserer Meinung nach gibt es **geeignete Massnahmen**, um die Sicherheit der Velofahrenden zu erhöhen – und dies ohne unerwünschte Effekte für Gesundheit und Klima:

- **Durchgängig sichere Veloinfrastruktur** für Jung bis Alt.
- Förderung des freiwilligen Helmtragens: Die **Präventionsarbeit** leistet einen wichtigen Beitrag dazu, dass der Helm unabhängig von Alter und unabhängig von einem Obligatorium getragen wird. Dabei wird der freie Wille respektiert. Velofahrenden soll das Recht gewahrt werden, dass sie in bestimmten Situationen auf das Tragen des Helms verzichten können, ohne kriminalisiert zu werden.

20. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig die Lenkerinnen und Lenker aller Motorfahräder (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"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: (siehe Bem. zu Frage 19)		

21. Würden Sie eine Velohelmtragepflicht für Kinder bis 16 Jahre auf nicht motorisierten Velos unterstützen? (Frage ohne Änderungsvorschlag)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: (siehe Bem. zu Frage 19)		
<p>Zudem möchten wir hinsichtlich einer Velohelmtragepflicht für Kinder bis 16 Jahre folgendes anmerken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kinder, die sich zu wenig bewegen und an Übergewicht leiden, sind eine grosse Herausforderung der heutigen Gesellschaft. Die <b>Attraktivität des alltäglichen Velofahrens</b> als Bewegungsform (z.B. Schulweg per Velo) nimmt mit einem Helmobligatorium ab. Gerade bei Jugendlichen im Teenageralter wird es umso schwieriger, diese zum Velofahren zu motivieren. Doch aus volksgesundheitlichen Gründen und im Interesse der körperlichen und geistigen Entwicklung von Kindern und Jugendlichen ist es wichtig, dass das Velo für diese Altersgruppe Teil der Alltags- und Freizeitmobilität ist und bleibt</li> <li>- <b>Versicherungsregress:</b> Eltern können ihre Kinder nicht lückenlos kontrollieren. Auch die Polizei wird dies nicht tun. Bei einem Unfall ohne Helm würden Eltern durch eine Kürzung des Versicherungsschutzes doppelt bestraft, auch nach einem von ihnen nicht verschuldeten Unfall.</li> <li>- Eine generelle Helmpflicht nur für Kinder ist <b>nur bedingt begründbar</b>. Weshalb sollten sich Kinder schützen müssen und Erwachsene nicht? Im Umkehrschluss würde dies heissen, dass sie ab 16 keinen Helm mehr tragen müssen – was keinen Sinn macht. Zudem sind schwere Kopfverletzungen bei älteren Velofahrenden gemäss Unfallzahlen häufiger als bei Kindern.</li> <li>- Bei den Jugendlichen fand in den letzten 20 Jahren eine <b>massive Abwendung vom Velo</b> statt. Bei den 13-20-Jährigen fahren heute nur noch halb so viele Velo wie vor 20 Jahren. Mit einer generellen Helmpflicht für Jugendliche verliert das Velo zusätzlich noch an Attraktivität.</li> <li>- Gerade bei Kindern und Jugendlichen ist die <b>Tragequote mit 75% schon heute sehr hoch</b>. Wie bereits bei Frage 19 ausgeführt, erachten wir eine erzwungene Steigerung auf eine Tragequote von 100% (= Obligatorium) für unverhältnismässig. Das Risiko ist besonders bei Jugendlichen gross, dass sich dann die Nicht-Helmtragenden vom Velo abwenden.</li> </ul>		

## 1.2. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind damit einverstanden, dass künftig auch Lenkende von Motorfahrrädern sowie Leicht-, Klein- und drei-rädrigen Motorfahrzeugen tagsüber grundsätzlich mit Licht fahren müssen. Der Sicherheitsnutzen von Licht am Tag ist erwiesenermassen gross – Unfälle werden verhindert, da die Velos besser und/oder früher gesehen werden – und die Nachteile sind vernachlässigbar (so ist z.B. der zusätzliche Stromverbrauch sehr gering).</p>		

<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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind mit den Ausnahmen von der Pflicht, tagsüber mit Licht zu fahren, einverstanden. Zusätzlich möchten wir beantragen, auch eine Ausnahme für E-Mountainbikes im Gelände vorzusehen. Wir sind der Meinung, dass das Tagfahrlicht abseits von Strassen in der Natur nicht obligatorisch sein muss. Denn bei ihrem Einsatz als Sportgerät im Gelände bringt das Tagfahrlicht wenig Nutzen für die Sicherheit.</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>Wir sind damit einverstanden, dass sich Fahrer*innen von Motorfahrrädern und von Elektro-Rikschas mit einer Breite von bis zu 1 m künftig an die allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten zu halten haben. Denn wenn schnelle E-Bikes die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nicht einhalten, kann dies zu Konflikten z.B. in Tempo-30- und Begegnungszonen, auf Radwegen oder Veloverbindungen führen. Durch die Einhaltung von Tempolimiten können solche Gefahren spürbar entschärft werden. Die Nachteile der vorgeschlagenen Massnahme sind gering, denn viele E-Bikes sind bereits mit einem Tacho ausgerüstet. Zudem ermöglicht es diese Massnahme den Behörden, situativ auch Radwege, deren Befahrung durch Motorfahrräder obligatorisch ist, mit einer Höchstgeschwindigkeit zu signalisieren und Missachtungen zu ahnden.</p>		

<p>Im Bereich der Verkehrssicherheit sehen wir allerdings noch einen weiteren Handlungsbedarf, den wir hier gerne anbringen möchten:  Durch knappes Überholen werden Velofahrende an den Strassenrand gedrängt. Dadurch steigt das Risiko für Selbstunfälle (z.B. Kollision mit Randstein) und das Risiko, übersehen zu werden. Deshalb sollte beim Überholen von Velofahrenden ein grösserer abstand gelten. Durch grössere Sicherheitsabstände können Kollisionen im Längsverkehr vermieden werden.  Heute gilt in der Schweiz der «ausreichende Abstand». In Deutschland gilt seit 2020 ein Mindestabstand von 1.5 m innerorts und 2 m ausserorts. Auch Portugal, Frankreich und Spanien haben einen Mindestüberholabstand im Gesetz definiert.  → <b>Änderungsantrag:</b> Der Bundesrat soll einen Mindestabstand beim Überholen von Fahrradfahrenden von 1.5 m innerorts und 2 m ausserorts prüfen und die dazu nötigen Regelungen schaffen.</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?   <i>(Art. 178b Abs. 3 E-VTS)</i></p>			
<table border="1"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> JA</td> <td><input type="checkbox"/> NEIN</td> <td><input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:  (siehe Bem. zu Frage 24)</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?   <i>(Art. 222q Abs. 1 E-VTS)</i></p>			
<table border="1"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> JA</td> <td><input type="checkbox"/> NEIN</td> <td><input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:  --</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?   <i>(Anhang 1 Ziff. 800.3 E-OBV)</i></p>			
<table border="1"> <tr> <td><input type="checkbox"/> JA</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> NEIN</td> <td><input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>			

	Da wir der Helmpflicht generell und einer Pflicht für mitfahrende Personen im Speziellen ablehnend gegenüberstehen (siehe Bem. zu Frage 19), lehnen wir auch diese Änderung der Ordnungsbussenverordnung ab.
--	--

### 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"/> <b>NEIN</b>	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:  Da wir der Helmpflicht generell und einer Pflicht für mitfahrende Personen im Speziellen ablehnend gegenüberstehen (siehe Bem. zu Frage 19), lehnen wir auch diese Änderung der Ordnungsbussenverordnung ab.		

### 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"/> <b>JA</b>	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:  Wir sind damit einverstanden, dass Personen auf Motorfahrrädern, die tagsüber ohne Licht fahren, künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 20 Franken sanktioniert werden können. Deshalb begrüßen wir die entsprechende Anpassung.		

### 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"/> <b>JA</b>	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:  Wir sind 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.		

### 3.5. Fahren ohne den erforderlichen Geschwindigkeitsmesser

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir sind damit einverstanden, dass Lenker*innen 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.</p>		