



Per Mail an: svg@astra.admin.ch

Bern, 11. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und der zugehörigen Verordnungen. Gerne nehmen wir dazu im folgenden Brief sowie anhand der Fragebögen in den beiden separaten Word-Dokumenten Stellung (Fragebogen zum SVG/OBG und Fragebogen zu den Verordnungen).

Grundzüge der Vorlage und wesentlichste Änderungsvorschläge

Da das geltende Gesetz technischen Entwicklungen entgegen steht (z.B. automatisierte Fahrzeuge) und es vom Parlament teilweise als zu streng erachtet wird, hat der Bundesrat (BR) nun entsprechende Anpassungen des SVG vorgenommen. Zudem sollen mit dieser Vorlage andere parlamentarische Revisionsaufträge erfüllt und weitere Revisionspunkte sowie Massnahmen auf Verordnungsebene zur Diskussion gestellt werden.

Folgende Änderungen werden im Wesentlichen vorgeschlagen:

- **Förderung umweltfreundlicher Technologien:** Der BR soll die Kompetenz erhalten, für umweltfreundliche Technologien Ausnahmen von den im SVG festgelegten höchstzulässigen Gewichten und der Höchstlänge von Strassenfahrzeugen festzulegen, sofern dadurch die Ladekapazität nicht vergrössert wird.
Auf Verordnungsebene sollen zur Reduktion der CO₂-Emissionen Mehrlängen für aerodynamische Führerkabinen, Heckspoiler und Wasserstofftanks an schweren Nutzfahrzeugen gewährt sowie eine Gewichtskompensation für alternative oder emissionsfreie Antriebe eingeführt werden.
- **Automatisiertes Fahren:** Die Assistenzsysteme der Fahrzeuge werden laufend weiterentwickelt. Sie werden zukünftig in der Lage sein, ein Fahrzeug im Verkehr zu bewegen, ohne dass die/der Fahrzeugführer*in permanent das Fahrgeschehen überwachen muss. Die Verwendung solcher Fahrzeuge und auch die Anpassung der Pflichten der Fahrzeuglenkenden werden in den nächsten Jahren auf internationaler Ebene definiert. Um zeitnah auf solche Entwicklungen reagieren zu können, soll der BR die Kompetenz erhalten, die konkreten Regelungen zu erlassen. Insbesondere soll er festlegen, inwieweit Fahrzeuglenkende von ihren Pflichten entlastet werden können und beispielsweise Nebentätigkeiten nachgehen dürfen. Gleichzeitig werden auch die Rahmenbedingungen festgelegt, die der BR in Ausübung seiner Kompetenz zu beachten hat. Weiter sollen auch Fahrzeuge mit einem Automatisierungs-

system, die gar keinen Fahrer mehr an Bord haben, als Versuchsfahrzeuge in einem beschränkten Rahmen auf öffentlichen Strassen verkehren können.

- **Verkehrssicherheit:** Zur Verbesserung der Sicherheit von E-Bike-Fahrenden sollen diese verpflichtet werden, die signalisierten Geschwindigkeiten einzuhalten, das Licht auch tagsüber einzuschalten und einen Helm zu tragen.
- Weitere Anpassungen:
 - **Die «Via sicura»-Massnahmen sollen punktuell wie folgt angepasst werden:**
 - Bei Raserdelikten sollen die Vollzugsbehörden und Gerichte mehr Ermessensspielraum erhalten, um die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen und unnötige Härten zu vermeiden. Dazu soll der Automatismus aufgehoben werden, wonach der Rasertatbestand immer als erfüllt gilt, wenn eine der im Gesetz festgelegten Geschwindigkeitsüberschreitungen vorliegt. Zudem soll auf die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr verzichtet und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs von 24 auf 6 Monate gesenkt werden.
 - Die Rückgriffspflicht der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer bei Fahrunfähigkeits- und Raserdelikten soll wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt werden.
 - Auf die Umsetzung der Massnahmen «Alkohol-Wegfahrsperrern» und «Blackboxen» soll verzichtet werden.
 - Fahrzeughalter*innen sollen das **Gesamtgewicht** ihres Motorfahrzeuges oder Anhängers künftig **jederzeit beim Strassenverkehrsamt ändern** können. Heute ist dies nur einmal jährlich oder bei einem Halterwechsel möglich.
 - Die **Probezeit** soll künftig nur **verlängert** werden, wenn der/dem Inhaber*in der Führerausweis während der Probezeit wegen einer mittelschweren oder schweren Widerhandlung entzogen wird. Verfallen soll der Führerausweis auf Probe künftig nur dann, wenn dessen Inhaber*in während der Probezeit eine weitere mittelschwere oder schwere Widerhandlung begeht. Damit soll dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit besser Rechnung getragen werden.
 - Es soll ausdrücklich erwähnt werden, dass der BR **Ausnahmen vom Sonntags- und Nacht-fahrverbot** festlegen kann.
 - Die **Halterhaftung** im Ordnungsbussengesetz soll auf juristische Personen ausgedehnt werden.

Grundsätzlich sind von der SP Schweiz her die Absichten des BR zu begrüßen: Klimafreundliche Technologien werden gestärkt und die Regelungen für das automatisierte Fahren werden erneuert. Trotzdem sehen wir in folgenden drei Bereichen Handlungsbedarf:

- 1) Anpassungen im Bereich der **Verkehrssicherheit**
- 2) Förderung von **Cargo-Bikes**
- 3) Handlungsbedarf gegen eine potenzielle **Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse**

1) Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit

Den vorgesehenen Anpassungen im Bereich der Verkehrssicherheit stehen wir kritisch gegenüber. Einerseits werden wirksame Massnahmen zur Vermeidung einer Fremdgefährdung gelockert (z.B. Regelungen und Strafen zum Schutz vor Rasern und zum Schutz vor Autofahrer unter Alkoholeinfluss), während andererseits gleichzeitig neue Vorschriften für Verkehrsverhalten ergriffen werden, von dem keine Fremdgefährdung ausgeht (z.B. Velohelmpflicht). Damit wird die Verantwortung für die Sicherheit zunehmend zu den Opfern verschoben. Diesen Trend erachten wir als problematisch. Denn die Aufgabe des Staates besteht in erster Priorität darin, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fortbewegen können und dabei nicht durch Dritte gefährdet werden. Dies im Sinne des in der Bundesverfassung garantierten Grundrechts auf körperliche und geistige Unversehrtheit ([Art. 10 BV](#)). Dabei soll die Eigenverantwortung und die private Freiheit soweit wie möglich gewahrt werden. Wir sind der Meinung, dass durch sichere Infrastrukturen und die strikte Einhaltung der Verkehrsregeln am wirksamsten mehr Sicherheit geschaffen wird.

Das Velo ist zurzeit sehr im Trend. Das ist sehr erfreulich, denn es ist klimafreundlich, platzsparend und leise. Deshalb sollte die weitere Verlagerung zum Velo unbedingt gefördert werden. Mit den in dieser Vernehmlassungsvorlage vorgesehenen Änderungen wird das Velofahren sowohl für Junge als auch für E-Bike-Fahrende aber unattraktiver. Gleichzeitig werden Unfälle nicht an der Quelle vorgebeugt. Wir befürchten, dass damit die Verlagerung hin zum Velo empfindlich geschwächt wird.

Deshalb lehnen wir die Helmpflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab. Also sowohl für langsame E-Bikes, als auch für Kinder und Jugendliche sowie für Mitfahrende (Begründung siehe unten). Die vorgeschlagene Velohelmpflicht schafft auf den ersten Blick zwar mehr Sicherheit. Aber Erfahrungen aus dem Ausland zeigen Folgendes: Wo eine Velohelmpflicht eingeführt wurde, hat dies zu einer grossen Abnahme des Veloverkehrs geführt (bis zu 40%). Die vorgeschlagene Helmpflicht für langsame E-Bikes und für Jugendliche bis 16 Jahre könnte daher die zurzeit stattfindende Verkehrsverlagerung hin zum Velo gerade wieder ersticken.

Zudem fordern wir die Einführung eines Mindestüberholabstands von 1.5m, wo möglich. Dies soll der Erhöhung der effektiven und empfundenen Sicherheit von Velofahrenden dienen.

Weiter unterstützen wir die Zusatzforderungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) bezüglich Tempo-30-Zonen und obligatorischen Nachschulungen. Denn fast zwei Drittel aller schweren Unfälle ereignen sich innerorts. Dabei waren zwei von drei der im Jahre 2019 innerorts tödlich verunfallten Menschen zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem E-Bike unterwegs. Aktuelle Studien und Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass das Tempo 30 nicht nur ein wirksames und zweckmässiges Instrument zur Rettung von Menschenleben innerorts ist, sondern dies auch einen wesentlichen Beitrag für die anstehenden Herausforderungen in Städten, Agglomerationen und Dörfern leisten – wie Lärmbekämpfung, Wachstum des Fuss- und Veloverkehrs, durchgängig sichere Veloverbindungen, zunehmend ältere Verkehrsteilnehmende, Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger, weniger Trennwirkung durch Strassen, klimaverträgliche Mobilität sowie das Bedürfnis nach mehr Lebensqualität. Für einen zweckmässigen Einsatz von Tempo 30 und den Abbau von Hürden bei der Einführung durch die Städte und Gemeinden gibt es betreffend rechtlicher Rahmenbedingungen grossen Nachholbedarf. Mittelfristig erstrebenswert ist unseres Erachtens innerorts generell Tempo 30. Besonders zu signalisieren wären dabei Streckenabschnitte, auf denen Tempo 50 zulässig ist.

2) Förderung von Cargobikes

Die Absicht des BR, den Einsatz von umweltfreundlichen Technologien insbesondere im Güterverkehr zu erleichtern, ist sehr zu begrüssen. Für kurze Strecken bietet sich hierfür insbesondere das Cargobike an: Es ist klimafreundlich, leise und platzsparend. Hier ist noch ein grosses Potential im städtischen Güterverkehr vorhanden – Cargobikes könnten in den Städten rund die Hälfte der Lieferwagenfahrten ersetzen. Leider erschweren die geltenden Regelungen in der Schweiz aber den Einsatz von Cargobikes unnötig. Diese Regelungen sollten nun endlich überarbeitet werden, was mit der vorliegenden Vorlage aber leider nicht vorgesehen ist. Die nun laufende Revision würde die Chance bieten, um den Cargobikes Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese ohne Wettbewerbsnachteile für den städtischen Güterverkehr eingesetzt werden könnten. Wir schlagen deshalb folgende Anpassungen vor, um Gütertransporte mit den umweltfreundlichen Cargobikes zu erleichtern:

- ⇒ **Erhöhung der Gewichtslimite auf 250 kg (=Angleichung an EU-Limite):** Die Gewichtslimite beträgt heute 200 kg (inkl. Fahrer*in). Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen etwa 40 kg. Wird eine Person von etwa 80 kg dazugerechnet, verbleiben noch etwa 80 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.
- ⇒ **Zulassung elektrischer Unterstützung bei Veloanhänger:** Für Velokurierdienste wären Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um ihr Lieferservice erweitern zu können. Solche sind in der Schweiz aktuell nicht zugelassen. In Europa sind diese hingegen geprüft und sicher im Verkehr. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch in der Schweiz zugelassen werden sollten.
- ⇒ **Erhöhung der Limite von max. 2 Kindern in Cargobikes mit geschützten Kindersitzen:** Heute bestehen in der Schweiz für die klimafreundliche Mobilität von Familien unnötige Hürden, da in Cargobikes maximal zwei Kinder transportiert werden können. Europaweit sind aber Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um

mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Wir fordern die Aufhebung dieser Limite, diese soll sich neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargobike richten.

3) Handlungsbedarf gegen eine potenzielle Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse

Der BR sieht vor, die Regelungen für das automatisierte Fahren anzupassen und gleichzeitig Erleichterungen für die Güterfahrzeuge mit elektrischem oder alternativen Antrieb einzuführen. Dagegen wehren wir uns grundsätzlich nicht. Wir möchten an dieser Stelle aber davor warnen, dass dies zu einer möglichen Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse führen kann.

Der autonom fahrende Schwerverkehr auf der Strasse wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene in Zukunft massiv steigern. Denn die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese in Zukunft durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr um einiges kostengünstiger. Fahren die LKWs in Zukunft zusätzlich noch mit nicht-fossiler Energie, wodurch sie eine tiefere bzw. keine LSVA entrichten müssen, wird der Strassengüterverkehr noch günstiger. Es wird für die Schiene sodann schwierig, wenn nicht sogar unmöglich, Schienengütertransport konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue, korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat bereits vor längerer Zeit klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert werden sollen. Auch wenn der Strassengüterverkehr künftig mit sauberen Energien unterwegs sein sollte, ist eine Rückverlagerung auf die Strasse nicht erstrebenswert. Dies auch, weil auch mit der Nutzung von sauberer Energie die Güter auf der Schiene immer noch energieeffizienter unterwegs sind. Zudem würde dies zu mehr Verkehr, Strassenlärm und Stau führen und es würde eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende darstellen. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.

Weiter Ausführungen, Anliegen und Forderungen können Sie den beiden beiliegenden Fragebögen entnehmen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin