



## Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

### Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender:  Sicherheits- und Justizdepartement Polizeigebäude Foribach Postfach 1561 6061 Sarnen
<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:  Es gilt zu beachten, dass abweichende technische Vorschriften gegenüber der EU Folgeprobleme nach sich ziehen. Eine Übereinstimmung ist daher zwingend notwendig.		

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
--	-------------------------------	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ohne Kompensation werden umweltfreundliche Nutzfahrzeuge sich nicht durchsetzen können. Es ist wichtig die Transportkapazität zu erhalten und ein grösseres Leergewicht beim Fahrzeug zuzulassen. Wir gehen aber davon aus, dass bei der Verkehrssicherheit dadurch keine Abstriche gemacht werden.</p> <p>Aber abweichende technische Vorschriften im Schweizer Recht gegenüber den EU-Vorschriften führen zu Folgeproblemen, insbesondere zu Unsicherheiten bei der Vorschriftenanwendung.</p>		
---	--	--

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
--	-------------------------------	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es gilt im Grundsatz die gleiche Bemerkung wie oben.</p>		
---	--	--

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
--	-------------------------------	--

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Zustimmung zu dieser Bestimmung erfolgt unter ausdrücklichem Vorbehalt der Kompatibilität mit dem EU-Recht.</p>		
--	--	--

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Stossrichtung der Regelung ist grundsätzlich verständlich, sollte aber wenn schon im Einklang mit den entsprechenden Vorgaben des EU-Rechts erfolgen. Eine Zustimmung wäre daher nur dann denkbar, wenn eine entsprechende internationale Regelung bestünde.</p> <p>Die vorgesehene Regelung erscheint zudem mit Problemen behaftet, die eine grundsätzliche Überprüfung der Fragestellung notwendig machen. Wir möchten nur auf folgende Punkte hinweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonale IT-Systeme müssen angepasst werden</li> <li>- Schnittstellen zu IVZ, OZD sowie Versicherungen müssen angepasst werden</li> <li>- Viele kantonale Verkehrsabgabengesetze kennen das Gewicht als Bemessungsfaktor; auch hier sind Anpassungen wohl unerlässlich</li> <li>- Wie soll das Mehrgewicht für den alternativen Antrieb ausgewiesen werden? Wird dies im Typenschein bzw. COC ersichtlich sein (Anm.: TG ist ab 2023 ausser Betrieb)?</li> <li>- das System der Selbstabnahme müsste angepasst werden; diese heute auf 3.5t beschränkt</li> <li>- Die vorgesehene Schaffung eines geeigneten Eintrags im Fahrzeugausweis betr. Fahrberechtigung steht in diametralem Widerspruch zum heute geltenden System, welches exakt vorgibt, welche Fahrzeuge mit welcher Kategorie gefahren werden können. Ein solcher Eintrag bringt nach unserer Einschätzung keinen Nutzen, sondern schafft im Gegenteil neue Unsicherheiten.</li> <li>- Das EU-Recht bzw. die technischen Bestimmungen im EU-Recht basiert fast ausschliesslich auf dem Begriff "Fahrzeugklassen". Wenn nun Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von 4.25 t zu Fahrzeugen der Klasse N2 werden stehen diese betroffenen Lieferwagen technisch im Widerspruch zu den Vorschriften von effektiven Fahrzeugen der Klasse N2 (z.B. Bremsanforderung, Abgasvorschriften, Geräuschvorschriften, Fahrtschreiber, Geschwindigkeitsbegrenzer, vordere Bodenfreiheit, seitlicher Unterfahrschutz erforderlich, Anfahrvermögen, Assistenzsysteme, Feuerlöscher, Lenkradabstand, Mindestmotorleistung, Sitzabmessungen, Unterlegkeile, höhere Achsgarantien, höhere Reifentragkräfte).</li> <li>- Wenn die EU-Komptabilität der Vorschriften nicht gegeben ist, dann ist absehbar, dass bereits vor Inkrafttreten der vorgesehenen Vorschriftsänderungen neue rechtlichen Hindernisse in Kraft getreten sind.</li> </ul> <p>Im erläuternden Bericht steht zudem, dass für alle diese Fahrzeuge ein geeigneter Eintrag im Fahrzeugausweis erarbeitet werden könnte, damit diese Fahrzeuge mit der Führerausweiskategorie B gefahren werden können. Dies würde der heutigen Rechtslage bzw. dem heutigen System diametral zuwiderlaufen, wo genau vorgegeben ist, welche Fahrzeuge mit welcher Kategorie gefahren werden können. Bei anderen Fahrzeugen hat man somit zu recht keine ähnlichen Einträge (z.B. je nach Leistung eines Motorrades muss man auch unterschiedliche Führerausweiskategorien haben). Ein solcher Eintrag ist gefährlich, würde mehr Aufwand, mehr Unsicherheit und keinen Nutzen bringen. Bei allfälligen zukünftigen Gesetzes-Änderungen würden zudem diese Fahrzeugausweise zum Teil nicht mehr stimmen (!). Wir sind aus diesen Gründen gegen einen solchen unnötigen Eintrag.</p>		

## 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 <sup>ter</sup> Bst. a E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:          Mit der Begrifflichkeit "Ladebereich hinter der Kabine ..." ist Unklarheit definiert. Es wäre viel einfacher und nachvollziehbarer, wenn für die betroffenen Fahrzeuge, ohne Erhöhung der Ladekapazität, einfach die maximale Länge, z.B. auf die Masse der Gesellschaftswagen (13.5 m bzw. 15 m), erhöht würden.</p> <p>Zustimmung nur möglich sofern diese Vorschrift mit den technischen EU-Vorschriften vollständig übereinstimmen.</p>		

#### 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? (Art. 38 Abs. 1 Bst. s und Abs. 1 <sup>bis</sup> Bst. o E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

### 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 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) (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: Es ist unklar, wie dies technisch und nachhaltig im täglichen Verkehr funktionieren und umgesetzt werden soll. Ein vollautomatisches System dazu ist zu bevorzugen.</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<sup>ter</sup> 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: Ohne Kompensation werden umweltfreundliche Nutzfahrzeuge sich nicht durchsetzen können. Die Änderungen an den technischen Vorschriften für Fahrzeuge muss im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.</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<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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Ohne Kompensation werden umweltfreundliche Nutzfahrzeuge sich nicht durchsetzen können. Zudem sollte diese Regelung nur bis zum maximalen geltenden Gesamtgewicht von 40 resp. 44 Tonnen gelten. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass Motorfahrzeuge mit vier oder fünf Achsen nicht EU-rechtsgleich sind.</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 <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:  Ohne Kompensation werden umweltfreundliche Nutzfahrzeuge sich nicht durchsetzen können. Die Änderungen an den technischen Vorschriften für Fahrzeuge muss im Einklang mit den Vorschriften in der EU stehen.		

## 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: Vgl. Antwort zu Frage 5. Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass bereits das geltende Recht Möglichkeiten kennt solche Fahrzeuge zu lenken (C1 und D1). Unklar ist, wie diese Erweiterung der Kat. B oder BE im internationalen Verkehr zu handhaben wäre, weshalb auch hier zu fordern ist, dass solche Regelungen nur in Übereinstimmung mit entsprechendem EU-Recht erfolgen sollte.  Zustimmung nur möglich sofern diese Vorschrift mit den technischen EU-Vorschriften vollständig übereinstimmen.		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage 12.		

#### 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:  Keine Kompatibilität zu EU-Recht! Eine Zustimmung wäre nur dann denkbar, wenn die Vorschriften mit der EU im Einklang stehen würden.</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 undefinierten 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:  Wir sind der Auffassung, dass alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben von der Regelung erfasst sein sollten und nicht nur Lieferwagen (z.B. Wohnmotorwagen, leichte Sattelschlepper etc.). Weiter sollte nicht ohne Not bei der Fahrzeugkategorisierung oder Klasseneinteilung unterschiedliche Regelungen zum EU-Recht eingeführt werden.   Zudem müsste dies auf alle leichten Transportmotorwagen (Fahrzeugarten Leichter Sattelschlepper, Leichter Motorwagen, Kleinbus und u.U. auch Personenwagen) ausgedehnt werden.   Durch den Begriff "alternativ" sind Gasfahrzeuge, Hybridfahrzeuge, etc. plötzlich von der 3.5 t Grenze entbunden!</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>		

<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)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Im Weiteren ist dies ja immer nur auf den Binnenverkehr beschränkt. Eine Erweiterung im EU-Raum ist zwingend.</p> <p>Vgl. dazu Antwort zu Frage 15. Geht es alleine um Lieferwagen, ist es logisch, dass ein solcher mit alternativer Antriebstechnologie rechtlich mit den anderen Lieferwagen bis 3.5t gleichgestellt wird.</p>		

## 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

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage 15. Im Weiteren sollten diese Fahrzeug nicht nur von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe befreit sein, sondern auch von der pauschalen Schwerverkehrsabgabe. Dem Vorhaben «Förderung alternativ betriebenen Fahrzeuge» würde sonst nicht Rechnung getragen.</p>		



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

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

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

## 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>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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Licht tagsüber erhöht die Sichtbarkeit und trägt damit zur Verkehrssicherheit bei.</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>Insbesondere in Begegnungs- und/oder Tempo-30-Zonen macht dies Sinn, da Motorfahrräder, insbesondere die schnelleren E-Bikes, für Fussgänger gefährliche Geschwindigkeiten erreichen und einen längeren Anhalteweg aufweisen, was die Unfallgefahr erhöht.</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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

### 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: Die technisch zur Verfügung stehenden einfachen und kostengünstigen Möglichkeiten rechtfertigen die beabsichtigte Nachrüstpflcht.</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?</p> <p>(Anhang 1 Ziff. 800.3 E-OBV)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Helmpflicht wird nicht unterstützt.</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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:  Helmpflicht wird nicht unterstützt.</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>		

### 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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

**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? (Anhang 1 Ziff. 703.4 E-OBV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		