

Per E-Mail an

svg@astra.admin.ch

Berne, le 25 novembre 2020

Prise de position sur la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances.

Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de prendre position sur la révision de la loi sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et des huit ordonnances qui en découlent. C'est très volontiers que nous en faisons usage.

Globalement, nous accueillons avec satisfaction le projet de révision, ainsi que l'intention du Conseil fédéral de soutenir les technologies respectueuses du climat et de revoir les règles applicables à la conduite automatisée des véhicules. Par contre, nous émettons des critiques dans trois domaines et y voyons une nécessité de changement:

- les modifications prévues en matière de sécurité routière;
- changements nécessaires pour promouvoir davantage l'utilisation du vélo-cargo;
- changements nécessaires pour éviter un transfert du transport des marchandises sur la route.

Modifications prévues dans le domaine de la sécurité routière

Nous émettons de sérieuses critiques au sujet des modifications prévues dans le domaine de la sécurité routière. Nous constatons un assouplissement des mesures efficaces visant à réduire la mise en danger par des tiers (dispositions et sanctions destinées à réduire les risques engendrés par les automobilistes sous l'influence de l'alcool ou se livrant à des excès de vitesse délibérés) alors que, parallèlement, de nouvelles prescriptions de conduite sont édictées pour des comportements qui ne mettent pas la vie d'autrui en danger (port du casque). La responsabilité en matière de sécurité est reportée toujours plus sur les victimes. Nous estimons que cette tendance est un problème grave. La tâche de l'État consiste d'abord à créer les conditions-cadres propres à permettre à toutes et à tous de se déplacer en sécurité, sans être mis en danger par des tiers, au sens du droit fondamental à l'intégrité corporelle et mentale, garantie par la Constitution fédérale. A cet égard, la responsabilité personnelle et la liberté privée doivent être préservées autant que possible. Nous sommes convaincus qu'une

ATE Association transports et environnement

Aarberggasse 61, case postale, 3001 Berne
tél. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.ate.ch, ate@ate.ch

amélioration de la sécurité est plus efficacement garantie par des infrastructures sûres et un strict respect des règles de la circulation.

Actuellement, la pratique du vélo est à la mode. C'est un moyen de transport respectueux du climat, économe en espace et silencieux. C'est pourquoi il est impératif de poursuivre les efforts de transfert des pratiques de déplacement sur ce moyen de transport. Cependant, les modifications proposées auraient pour effet de rendre la pratique du vélo moins attractive pour les jeunes et les cyclistes au guidon d'un vélo électrique, alors qu'en parallèle, la prévention des accidents à la source diminuerait. Nous y voyons un risque majeur d'affaiblissement du passage à la pratique du vélo.

De concert avec les associations militant pour la pratique du vélo, nous sommes résolument opposés à une extension de l'obligation du port du casque et ce, pour les raisons suivantes:

- **Si les accidents sont plus fréquents, c'est que le nombre de vélos électriques a augmenté**
Ces dernières années, les accidents avec des vélos électriques ont connu une progression. Les médias suggèrent que ce moyen de déplacement est particulièrement dangereux. Les apparences sont toutefois trompeuses. Le nombre d'accidents n'a pas progressé dans la même mesure que les ventes des vélos électriques. Le grand nombre d'accidents est simplement dû à un nombre accru de cyclistes utilisant un modèle électrique et à l'allongement des distances parcourues par rapport à l'utilisation d'un vélo normal. Dans ces conditions, l'utilisation d'un vélo électrique n'est donc nullement devenue plus dangereuse.
- **L'obligation de porter le casque décourage la pratique du vélo**
L'augmentation du nombre de cyclistes due à la démocratisation du vélo électrique est une tendance réjouissante. En plus de contribuer à désengorger les routes, cette évolution est bonne pour le climat. Néanmoins, les expériences faites à l'étranger montrent que l'obligation de porter le casque décourage les utilisateurs et entraîne une diminution directe du nombre de cyclistes. En prenant une telle mesure, nous risquons donc d'étouffer dans l'œuf une tendance positive et résolument nécessaire vers une plus grande mobilité cycliste. En plus de nuire à la santé de la population, elle est en opposition avec les objectifs climatiques.
- **L'obligation de porter le casque donne l'impression d'améliorer la sécurité, sans l'améliorer**
Les casques de cyclisme protègent la tête en cas de chute. Cependant, lors d'une collision, ce sont des forces de rotation qui entrent en jeu, contre lesquelles le casque n'a pas ou peu d'effet protecteur. Les casques n'assurent pas une sécurité absolue. Ils atténuent les conséquences des accidents, mais ne permettent pas de les éviter.
- **L'obligation de porter le casque n'est qu'une lutte contre les symptômes**
Pour assurer la sécurité, il est nécessaire de veiller à la qualité de l'infrastructure cycliste. Sur les routes hollandaises – où les voies cyclables sont séparées du trafic automobile – on dénombre quatre fois plus de deux-roues. Et bien qu'aux Pays-Bas la plupart des cyclistes roulent sans casque, le risque de décéder d'un accident de vélo y est, par rapport à la Suisse,

environ le tiers. Dans notre pays, les mesures de sécurité doivent donc en premier lieu viser à éviter les collisions au lieu d'atténuer les conséquences des chutes.

- **Les vélos en libre-service en danger**

L'obligation de porter le casque signifierait la fin des offres de vélos électriques en libre-service comme celle de Publibike. Le bikesharing encourage la mobilité cycliste. Dans les régions où le port du casque est obligatoire, ce système ne fonctionne pas. En effet, la plupart des utilisateurs potentiels n'ont pas de casque avec eux et refusent d'utiliser des casques fournis en prêt.

- **Mise en œuvre compliquée et affaiblissement de la responsabilité individuelle**

La mise en œuvre de l'obligation de porter le casque est compliquée. Les différentes obligations de port du casque s'appliquant aux différents types de véhicules, pratiquement impossibles à distinguer au premier abord, ainsi qu'à divers groupes d'âge provoquent une charge de travail disproportionnée en matière de contrôle et de tâches administratives. Les associations de défense des intérêts des cyclistes se soucient de la sécurité des cyclistes. Elles s'engagent cependant pour la responsabilité individuelle des utilisateurs.

- **Pour les jeunes, il ne faut pas que le vélo devienne moins attractif**

Ces vingt dernières années, les jeunes ont pour ainsi dire tourné le dos au vélo. Dans le groupe des personnes de 13 à 20 ans, elles ne sont plus que la moitié à se servir d'un vélo par rapport à il y a vingt ans. Pourtant, justement, une activité physique telle que la pratique du vélo est une importante mesure de prévention des maladies, en particulier chez les jeunes. Une obligation générale de porter le casque entraînerait une perte d'attractivité du vélo supplémentaire auprès des jeunes.

- **Une mesure disproportionnée**

Aujourd'hui, au guidon d'un vélo électrique lent, 67% des adultes et 75% des jeunes jusqu'à 14 ans portent un casque – ce qui, en comparaison européenne, est une proportion déjà très élevée. De notre point de vue, le gain de sécurité possible d'une obligation de porter le casque ne parviendrait pas à compenser les inconvénients mentionnés jusqu'ici.

C'est pour toutes ces raisons que nous rejetons l'idée du port obligatoire du casque sous les trois formes proposées: tant pour les vélos électriques lents, que pour les enfants et les jeunes ou encore les passagers.

Pour une meilleure sécurité effective et ressentie des cyclistes, nous demandons l'introduction d'un écart minimal de 1,5 m lors des dépassements, là où cela est possible. Nous soutenons également les exigences supplémentaires du BPA concernant les zones 30 km/h et la formation complémentaire obligatoire.

Plus de sécurité grâce à la limitation de vitesse à 30 km/h

Près des deux tiers des accidents graves se produisent dans les zones urbaines. Les piétons et les cyclistes sont particulièrement mal protégés : Deux personnes sur trois qui sont décédées dans un accident étaient à pied, à vélo ou à vélo électrique.

Les recherches et expériences menées actuellement à l'étranger montrent qu'une limitation de la vitesse à 30 km/h est non seulement un instrument efficace et approprié pour sauver des vies dans les zones urbaines (deux fois moins de victimes d'accidents), mais elle contribue également de manière significative à de nombreux défis auxquels sont confrontés les villes, les agglomérations et les villages: la réduction du bruit, la croissance actuelle et future de la circulation des piétons et des cyclistes, les besoins de liaisons cyclistes plus sûres, des usagers de la route de plus en plus âgés, la coexistence des différents modes de transport, une réduction de l'effet de coupure des routes, une mobilité compatible avec le climat, ainsi que la nécessité d'une meilleure qualité de vie.

Il y a beaucoup de retard à rattraper en ce qui concerne les conditions cadres juridiques pour une utilisation appropriée de la limitation de vitesse à 30 km/h et la suppression des obstacles à son introduction par les villes et les municipalités. À moyen terme, nous pensons qu'une limitation de vitesse à 30 km/h est souhaitable dans les villes de manière générale, et qu'une signalisation particulière doit être prévue pour les tronçons de route où une limitation de vitesse à 50 km/h reste autorisée.

Nécessité urgente de promouvoir l'utilisation du vélo-cargo

Nous accueillons avec satisfaction l'intention du Conseil fédéral de faciliter l'utilisation de technologies écologiques, en particulier dans le domaine du transport des marchandises. Le passage à des véhicules à motorisation alternative est important pour réduire les émissions de CO₂ dues aux transports. Il est important et judicieux d'adapter les dispositions légales de manière à lever les obstacles existants.

Les vélos-cargos sont des véhicules qui sont particulièrement respectueux du climat, silencieux et économes en espace. Leur potentiel dans le domaine du transport des marchandises en milieu urbain est très grand. La législation actuellement en vigueur en Suisse est un obstacle inutile à l'utilisation des vélos-cargos. La nécessité de revoir cette réglementation est reconnue depuis longtemps. Le Parlement en a d'ailleurs déjà exprimé la volonté. La révision en cours offrirait la chance de lever les obstacles à l'essor du vélo-cargo et créerait les conditions nécessaires à son utilisation dans le transport des marchandises en milieu urbain, tout en supprimant les désavantages concurrentiels. Le projet législatif en question ne prévoit toutefois rien en la matière. C'est une occasion manquée.

Les adaptations suivantes sont nécessaires pour faciliter les transports à bord de vélos-cargos:

- **Le plafonnement du poids à 200 kg est trop bas**
Le poids maximum autorisé est actuellement de 200 kg, pilote compris·e. Cette limite est nettement plus faible que celle qui est admise dans l'UE (250 kg.) Les vélos-cargos usuels en vente sur le marché pèsent environ 40 kg. Si la personne à son guidon pèse 90 kg, la charge utile restante n'est plus que de 70 kg. C'est trop peu pour qu'un service de livraison soit rentable.
- **Les remorques à vélo à assistance électrique ne sont pas autorisées**
Les remorques à vélo à assistance électriques seraient très précieuses pour les services de courrier à vélo. En Suisse, ce type de remorques n'est pas autorisé. En Europe, ces véhicules sont homologués et en circulation. Il n'y a aucune raison qu'ils ne soient pas aussi autorisés en Suisse.

- **La limite maximale de 2 enfants à bord d'un vélo-cargo avec sièges sécurisés est trop basse**
Actuellement, les vélos-cargos sont utilisés partout en Europe. Ils sont conçus pour le transport de charges importantes et ils ont suffisamment de volume pour permettre le transport de plus de 2 enfants en toute sécurité. Pour faciliter aux familles la pratique d'une mobilité respectueuse du climat, la limite maximale du nombre d'enfants transportés devrait être déterminée selon le nombre de sièges sécurisés dont est doté le vélo-cargo utilisé.

Nécessité d'éviter un transfert du transport des marchandises sur la route

L'avènement des poids-lourds autonomes accroîtra fortement l'attractivité des transports routiers par rapport aux transports ferroviaires. Les coûts salariaux représentent une part importante des coûts globaux de la branche des transports. Si ceux-ci disparaissent en raison de l'avènement des poids lourds autonomes, les transports routiers deviendront meilleur marché. Et si les poids lourds n'émettent plus du tout de gaz nuisibles et qu'ils soient dès lors entièrement ou partiellement exemptés de la RPLP, il deviendra difficile (ou même impossible) pour le rail d'être concurrentiel dans le transport des marchandises. Sans mesures correctrices, une telle évolution aura pour conséquence un important transfert du transport des marchandises du rail vers la route – un scénario qui serait en parfaite contradiction avec les objectifs de la politique des transports de la Suisse. Le peuple a clairement exprimé sa volonté de transporter les marchandises principalement sur le rail. Même si à l'avenir les poids lourds n'émettront pas de gaz nocifs, il n'est pas souhaitable qu'il se produise un transfert du transport des marchandises du rail vers la route. Une telle évolution conduirait à davantage de circulation, davantage de bruit et des routes plus engorgées encore et mettraient davantage de personnes en danger. Par ailleurs, même en utilisant des poids-lourds électriques, le train reste plus efficient en termes de consommation d'énergie. Dès lors, des mesures à long terme doivent être prises afin de prévenir un transfert du transport des marchandises du rail vers la route.

Pour davantage de détails, nous vous prions de bien vouloir vous référer aux deux questionnaires ci-joints relatifs à la LCR et aux ordonnances.

Avec nos meilleures salutations.

ATE Association transports et environnement



Ruedi Blumer

Président



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: VCS Verkehrs-Club der Schweiz Aarberggasse 61, Postfach 3001 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung begünstigt die Umstellung auf elektrisch betriebene Lieferwagen. Dies ist nötig, damit der CO ₂ -Ausstoss im Güterverkehr gesenkt werden kann. Wichtig ist aber, dass Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein. Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<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 neuen Anpassungen im Bereich des automatisierten Fahrens einverstanden. Allerdings müssen zusätzlich Rahmenbedingungen festgelegt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzend zur Verkehrssicherheit, die nicht beeinträchtigen werden darf, darf automatisiertes Fahren auch nicht dazu führen, dass die Bewegungsfreiheit von anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Fussgänger und Velofahrer) eingeschränkt wird oder eine Verdrängung infolge Unsicherheitsgefühl stattfindet. Automatisierung muss sich den Möglichkeiten des LV anpassen und nicht umgekehrt. - Bewilligungen zum automatisierten Fahren und Fahrversuche sind mit den Zielen für einer nachhaltigen Mobilität abzustimmen und dürfen nicht im Widerspruch zu diesen stehen. - Haftungslücken müssen ausgeschlossen werden. Bei nicht abgedeckten Schäden aufgrund allfälliger Lücken in der Gesetzgebung soll der Staat mit einem Versicherungsfonds einspringen. - Ergänzend zum Fahrmodusspeicher müssen Hersteller ebenfalls verpflichtet werden Einblick in die Programmierung und Algorithmen zu gewähren, wenn sie im Sicherheitsinteresse der Öffentlichkeit liegen. Die Verpflichtung soll auch eine Kooperation bei der Auswertung bei Unfallsituationen oder Beinahe-Unfällen beinhalten. <p>Der autonom fahrende Schwerverkehr wird die Attraktivität des Strassengüterverkehrs gegenüber der Schiene massiv steigern. Die Lohnkosten gehören heute zu den grössten Kostenpunkten im Transportgewerbe. Fallen diese durch selbstfahrende Lastwagen weg, wird der Strassengüterverkehr dadurch billiger. Sind die LKWs zusätzlich noch emissionsfrei und damit nur mit tiefer bzw. keiner LSVA-Pflicht bestückt, wird es für die Schiene schwierig (oder gar unmöglich), Güterverkehr konkurrenzfähig anzubieten. Ohne neue korrigierende Massnahmen wird dies eine grosse Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zur Folge haben. Das steht im direkten Widerspruch zu den Zielen der schweizerischen Verkehrspolitik. Das Volk hat klar den Willen zum Ausdruck gebracht, dass Güter in erster Linie auf der Schiene transportiert sollen. Selbst wenn der Strassengüterverkehr künftig emissionsfrei unterwegs sein sollte, ist eine Verlagerung auf die Strasse trotzdem nicht erstrebenswert. Es wird zu mehr Verkehr, Lärm und Stau führen und stellt eine grössere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar. Zudem sind auch beim Einsatz von Elektro-LKWs die Güter auf der Schiene energieeffizienter unterwegs. Es braucht deshalb längerfristig neue Massnahmen, um einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse entgegenzuwirken.</p>		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahr-

<p>zeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Entwicklung Richtung Automatisierung - die unabhängig von der Schweiz stattfindet - bringt nebst allen Risiken auch Chancen für Verkehrssicherheit und Umweltschutz mit sich.</p> <p>Die Entwicklung hin zu einer stärkeren Automatisierung wird global vorangetrieben. Es müssen deshalb die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Verantwortung der Fahrzeuglenker auch an Fahrzeug/Hersteller/Prüfer, etc. übertragen zu können. Es ist auch grundsätzlich begrüssenswert, wenn der Bundesrat in der Entwicklung eine aktive Rolle einnimmt und eine rechtliche Basis schafft, um im eigenen Land das technische Know-How aufzubauen und mit kontrollierten Versuchen ausreichend Erfahrungen zu sammeln und vom technischen Fortschritt schliesslich auch profitieren zu können.</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Punkt 3. Zudem: Fahrzeuge, die auf einer bestimmten Strecke ohne Fahrzeugführerin oder -führer verkehren können, bringen neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Dies birgt auch das Potential, dass heute nicht rentable Linien in peripheren Gebieten günstiger betreiben werden können, was das öV-Angebot stärken und erweitern kann.</p>		

5. Sind Sie mit den in Artikel 25a Absatz 4 genannten Rahmenbedingungen (Verkehrssicherheit, Bearbeitung extern erhobener Daten durch Automatisierungssysteme) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25a Abs. 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind mit den aufgeführten Rahmenbedingungen einverstanden, sie garantieren aber noch nicht ausreichend Einblicke in die Entstehung von Unfällen. Zum Fahrmodusspeicher braucht es zusätzliche Datenspeicher (bzw. den Zugang zu den bereits erhobenen Daten), die es erlauben Rückschlüsse zur Funktionsweise des Automatisierungssystems zu machen.		

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja. Solche Versuche sind wichtig für die Schaffung von Know How im Bereich der Automatisierung. Wir befürworten deshalb, dass dazu von den geltenden Bestimmungen abgewichen werden kann.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Aufgrund der mangelnden Verkehrserfahrung und den überproportional hohen Unfallzahlen bei Neulenkern ist eine strengere Probezeit gerechtfertigt. Zum Eigenschutz (Jugendschutzmassnahme) und zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmenden. Die bisherige Regelung hat auch eine präventive Wirkung. Sie ist einfach kommunizierbar und lädt nicht ein, um sich an die Grenze des Unerlaubten heranzutasten.		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Änderung muss möglichst missbrauchs-sicher umgesetzt werden. Andernfalls können auf diese Weise LSVA Zahlungen vermieden werden, wenn das Fahrzeug kurzfristig weniger schwere Ladungen mitführt und dadurch das Gewicht ändert, jedoch dann zeitweise doch vollbeladen fährt. Ob das Fahrzeug aber voll beladen ist oder halb leer fährt, führt fast zu denselben Belastungen für das Strassennetz, zu Lärmbelastung, CO2-Emissionen, etc. Daher sollen Lastwagen die in der Regel 40 t mitführen nicht von der LSVA befreit werden, nur weil sie kurzfristig weniger stark		

<p>beladen sind und ihr Gewicht entsprechend anpassen. Kommt hinzu, dass heute zu wenige Schwerverkehr-Kontrollen durchgeführt werden. Um eine missbrauchs-sichere Umsetzung zu gewährleisten soll der Bund mehr Mittel in die Kontrollen investieren (welche von den Kantonen durchgeführt werden). Mindestens soll ein Monitoring eingerichtet werden.</p>
--

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ein Ermessensspielraum bestand bereits vorher, indem die Richter bedingte oder unbedingte Urteile aussprechen konnten. Die Abschwächung sendet eine unerwünschte Botschaft an potentielle Raser. Die Volksinitiative 12.053 «Schutz vor Rasern» wurde aufgrund des strengen Gegenvorschlages zurückgezogen. Eine Änderung nach so kurze Zeit missachtet den Volkswillen.</p>		
<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Frage 12.</p>		
<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Frage 12.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Durch den Rückgriff des Versicherers auf die fehlbare Person muss die Person selber die Konsequenzen des Schadens tragen. Dies ist sinnvoll weil dadurch das Verhalten bestraft wird und dies von künftigen Raserdelikten abschreckt. Die neue Regelung ist eine Abschwächung des Schutzes vor Raser. Es birgt das Risiko, dass Raser ein Versicherungsangebot finden, welche das Rasen finanziell absichert.		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Staat hat eine besonders hohe Pflicht, wenn es um die Unversehrtheit und den Schutz seiner Bürger gegenüber Dritten geht. Bei Rasern und wiederholten Blaufahrern besteht ein grosses Rückfallrisiko vor dem Unbeteiligte zu schützen sind. Um Kosten zu sparen sollte stattdessen der Verursacher-Anteil erhöht werden. Von Personen, die mutmasslich mehrfach das Leben der übrigen Verkehrsteilnehmer gefährdet haben, darf man verlangen, dass sie sich mit grösseren Geldbeträgen an der Massnahme beteiligen, wenn sie nicht auf das Autofahren verzichten wollen. Im Gegenzug wird ihnen zugestanden, trotz höchst zweifelhaftem Verhalten noch einmal eine Chance zum Lenken eines Motorfahrzeuges zu erhalten. Für die potentiellen Opfer bedeuten Blackbox oder Alkoholwegfahrsperrn eine notwendige doppelte Absicherung, bei Rückfälligkeit oder Fehleinschätzung Begutachter.		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

	Siehe Bemerkungen zu Frage 17.
--	--------------------------------

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir möchten an dieser Stelle dringend dazu aufrufen, dass der Bundesrat die Kompetenz zur Festlegung von Ausnahmen so restriktiv wie möglich handhabt.		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In der Schweiz haben bisher in den Städten Zürich und Bern Formel-E Streckenrundrennen stattgefunden. Die durchführende Firma hat nach dem Rennen in Bern Konkurs angemeldet und die Gläubiger mussten mehrere Hunderttausend Franken Verluste hinnehmen. Nach dem Konkurs ist klar, dass die Durchführung von Formel-E-Rennen in der Schweiz nur noch dann möglich ist, wenn diese durch öffentliches Geld mitfinanziert werden. Obwohl der Anlass ein Millionenpublikum erreicht hat, verpufft die Werbewirkung		

	<p>solcher Grossanlässe in der Regel rasch. Vergessen geht bei der Debatte um den wirtschaftlichen Nutzen von Events oft, dass diese nicht gratis sind, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Einschränkungen für Bevölkerung und Gewerbe. Die langen Auf- und Abbauarbeiten haben massive Auswirkungen auf das Gewerbe, den öffentlichen Verkehr und die Verkehrssicherheit.</p> <p>Wenn der grosse Gesamtaufwand des Formel-E Rennens mit den Transporten unzähliger Betonelementen, dem Auf- und Abbau der Fussgängerinseln, der grossen Zahl von Privatautos der Zuschauerinnen und Zuschauer, den Helikopterflügen zwecks Bildaufnahmen usw. einrechnet wird, dann stellt das Formel-E-Rennen gewiss kein Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen dar, nur weil man sich dadurch einen Werbeeffect für Elektroautos erhofft.</p> <p>Wir fordern den Bundesrat auf, auf die dauerhafte Bewilligungsmöglichkeit von Streckenrundrennen von Formel-E-Fahrzeugen zu verzichten.</p>
--	---

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

	<p>21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)</p>		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

	<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2^{bis} E-SVG)</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4



Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

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- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

A) Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses von Strassenfahrzeugen

1. Grundsätzliche Zustimmung

1. Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass die Vorschriften der EU zur Reduktion der CO ₂ -Emissionen und zur Verbesserung der Sicherheit von schweren Nutzfahrzeugen übernommen werden (verbesserte neue Führerkabinen, längere Heckspoiler und Gewichtskompensation für alternative und emissionsfreie Antriebe von bis zu dreiachsigen Motorfahrzeugen und allen daraus gebildeten Anhängerzügen)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir begrüßen die vorgeschlagenen Änderungen und Massnahmen zur Reduktion des CO ₂ -Ausstosses von Strassenfahrzeugen. Wichtig ist aber, dass die Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein. Die Erweiterungen in den Dimensionen und Gewichten von Fahrzeugen sollen nur so weit als nötig und im Rahmen der Verhältnismässigkeit vorgenommen werden.		
Neben den vorgeschlagenen Änderungen sehen wir aber einen grossen Handlungs-		

bedarf für die Erleichterung von Transporten mittels Cargo-E-Bikes.

Gütertransport mit Cargo-E-Bikes

Heute wäre es technisch möglich, dass zahlreiche Lieferungen durch Cargo-E-Bikes abgewickelt werden können, was das Potential hat, in Städten bis zu 50% der Lieferwagenfahrten zu ersetzen. Dies wäre eine enorme Entlastung der Städte punkto Strassen, Lärm, Luftqualität sowie auch der CO₂-Emmissionen. Gerade für die immer beliebter werdenden abendlichen Zustellung von Kleinlieferungen, wie z.B. Lebensmittel und anderer Online-Einkäufe sind Cargo-E-Bikes ideal.

Doch heute kann dieses Potential nicht voll ausgeschöpft werden, aus zwei Gründen:

1. Die Gewichtslimite von 200kg ist zu tief.

Diese beträgt heute 200 kg, einschliesslich der fahrenden Person. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Mit einem Fahrer von 90 kg verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.

2. Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind nicht zugelassen

Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um ihr Lieferservice erweitern zu können. Solche sind in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie allerdings geprüft und sicher im Verkehr. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch in der Schweiz zugelassen sein können.

Das Parlament hat 2015 bereits ein Postulat von Martin Candinas angenommen, welches eine vereinfachte Fahrzeugprüfung für Kleinfahrzeuge fordert. Das ASTRA stellte in Aussicht, dazu 2019 eine Vernehmlassung zu starten. Diese ist überfällig. Da nun die entsprechende Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge revidiert wird, sollte die Gelegenheit genutzt werden, und der Gütertransport mittels klimafreundlichen Cargo-E-Bikes und Veloanhängern mit elektrischer Unterstützung die Steine aus dem Weg geräumt werden.

Änderungsanträge:

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

Art. 175 Abs 4

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

Der Bundesrat soll Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung zulassen und dazu die Einzelheiten in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge schaffen.

Kindertransporte mit Cargo-E-Bikes

Ein weiterer beliebter Einsatzbereich für Cargo-E-Bikes ist der Transport von Kindern. Mit einem Cargo-E-Bike ist es für Familien heute möglich, sich umweltfreundlich und CO₂-neutral fortzubewegen. Jedoch nur für kleine Familien. Denn in der Schweiz dürfen nur maximal 2 Kinder in Cargo-E-Bikes oder Kinderanhängern mitfahren. Die Einschränkung für maximal zwei Kinder im Cargo-E-Bike in der Transportschale ist mit Sicherheitsüberlegungen nicht begründbar.

Die Cargobikes, die heute im Einsatz sind, sind für grössere Lasten konzipiert und haben je nach Konstruktion (Grösse der Wanne) ausreichend Platz, um mehr als zwei Kinder auf geschützten Kindersitzen und mit Gurten gesichert zu transportieren. Entsprechende Modelle mit mehr als zwei Sitzen sind in Europa bereits im Einsatz. Cargobikes sind, im Rahmen des zulässigen Gesamtgewichts, sicher manövrierbar. Im Unterschied zum Transport im Kinderanhänger, verlängert eine höherer Last (der Transport von mehr als zwei Kindern) im Cargobike den Bremswege nicht und das

	<p>Fahrverhalten wird nicht durch die schiebende Wirkung des Anhängers beeinflusst.</p> <p>Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, fordern wir deshalb, die Bestimmungen über den Transport von Kindern anzupassen. Die Anzahl Kinder, die im Cargobike transportiert werden dürfen, soll sich nach den Angaben des Herstellers und der Anzahl für diesen Zweck konzipierten und mit Gurten ausgerüsteten Kindersitzen richten, unter Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts.</p> <p>Änderungsantrag:</p> <p>Verkehrsregelverordnung (VRV) Art. 63 Abs 3</p> <p>Fahrradfahrer über 16 Jahre dürfen mitführen:</p> <p>d. In einem Fahrradanhänger an ein- und zweiplätzigem Fahrrädern oder auf einem speziell eingerichteten Fahrrad: höchstens zwei Kinder auf geschützten Sitzplätzen.</p> <p><u>e. (neu) auf einem speziell eingerichteten Fahrrad können so viele Kinder mitgeführt werden, wie geschützte Sitzplätze vorhanden sind.</u></p>
--	--

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"/>		<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"/>		<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 ^{bis} der Vorlage zum SVG), beschlossen ist? (Hinweis: Es darf ausschliesslich das Mehrgewicht alternativer Antriebe bzw. die Mehrlänge aerodynamischer Elemente zur Verbesserung der CO ₂ -Effizienz kompensiert werden, ohne Erhöhung der Ladekapazität.)			
<input checked="" type="checkbox"/>	JA	<input type="checkbox"/>	NEIN
<input type="checkbox"/>		<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 ₂ -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? (Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. a E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)
----	---

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

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wichtig ist, dass die Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene absolut gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess verkompliziert, behindert oder gar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen auch weiterhin für die ROLA kompatibel sein.
--	--

2.2. Über das Heck herausragende Spoiler für schwere Nutzfahrzeuge

7.	Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Nutzfahrzeuge Heckspoiler mit Überlänge zur aerodynamischen Optimierung und Verbesserung der CO ₂ -Effizienz aufweisen dürfen? (Art. 38 Abs. 1 Bst. s und Abs. 1 ^{bis} Bst. o E-VTS)
----	--

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

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage Nr. 6.
--	---

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 ₂ -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)		
<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? (Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. b E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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) (Art. 95 Abs. 1 ^{bis} und 1 ^{ter} E-VTS und Art. 67 Abs. 1 ^{ter} und 1 ^{quater} E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.6. Kompensation des Mehrgewichts emissionsfreier Antriebe

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit emissionsfreien Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 2 Tonnen aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1^{bis} und 1^{ter} E-VTS und Art. 67 Abs. 1^{ter} und 1^{quater} E-VRV)</p>		
<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

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

<p>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 CO₂-Emissionen)? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)</p>		
<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:		

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht von der Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgenommen werden sollen? (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)		
<input 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"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Vorschlag für die Helmpflicht basiert auf den Statistiken, die zeigen dass die Unfallzahlen bei E-Bike-Fahrenden in den letzten Jahren zugenommen haben. Daraus wird die Schlussfolgerung gezogen, E-Bike-Fahren sei gefährlich, was den Ruf nach Massnahmen nahelegt. Doch dabei wird ausser Acht gelassen, dass in demselben Zeitraum im gleichen Mass mehr E-Bikes verkauft wurden und mehr Menschen mit E-Bikes im Verkehr unterwegs sind. Die Zunahme der Unfälle geht also einzig auf die Zunahme der E-Bike-Fahrenden zurück. Das E-Bike-Fahren an sich ist nicht gefährlicher geworden. • Velohelme schützen vor den Folgen eines Sturzes auf den Kopf. Auch bei Kollisionen kann ein Helm schützen. Velohelme sind allerdings nicht für den Schutz bei Kollisionen ausgerichtet. Sie bringen keine vollkommene Sicherheit. • Wichtigstes Ziel bei der Verkehrssicherheit muss die Vermeidung von Unfällen sein. Ein Helm lindert die Folgen von Unfällen. Nachhaltige Sicherheit bringt die Vermeidung von Unfällen an der Quelle z.B. durch sichere Infrastrukturen und die Einhaltung der Verkehrsregeln. Aktivitäten zur Steigerung der Sicherheit sollten sich auf die Vermeidung von Unfällen an der Quelle und die Stärkung der Eigenverantwortung richten. • Der Trend, dass dank dem E-Bike mehr Menschen Velofahren, dient mehreren wichtigen Politikzielen: Klimaschutz, Volksgesundheit und Förderung nachhaltiger Mobilität. Ein Helmobligatorium ist diesbezüglich kontraproduktiv. Erfahrungen aus dem Ausland haben gezeigt, dass die Helmpflicht Menschen vom Velofahren abhält. Der Erfolg der E-Bikes würde gebrochen und das Potenzial bliebe unausgeschöpft. Mit der Helmpflicht wird also die Rückverlagerung weg vom Velo hin zu anderen Verkehrsträgern riskiert. • Die Helmpflicht wäre der Todesstoss für E-Bike-Sharing Angebote wie z.B. Publibike. Bikesharing fördert das Velofahren. In Gebieten mit Helmpflicht funktioniert Bikesharing aber nicht. Denn die Meisten haben keinen Helm dabei und wollen keinen Leihhelm nutzen. • Die Tragpflicht bringt eine erhebliche Vollzugsproblematik mit sich. Die unterschiedlichen Tragpflichten für verschiedene, äusserlich kaum unterscheidbare Fahrzeugtypen erzeugen einen unverhältnismässigen Kontroll- und Administrativaufwand. • Praktikabilität: Der Helm muss auf jeder Strecke getragen werden, auch wenn sie nur sehr kurz ist. Oft muss der Velohelm danach den ganzen Tag im öV oder im Ausgang mittransportiert werden. Die meisten Veloabstellplätze bieten keinen Witterungsschutz. • 66% der Erwachsenen und 75% der bis 14 Jährigen tragen schon heute frei- 		

	<p>willig und in Eigenverantwortung einen Helm. Die Helmtragequote ist damit in der Schweiz viel höher als überall in Europa. In Ländern wie Deutschland, Schweden, Frankreich und England liegt die Quote zwischen 20 bis 10%, in Dänemark und den Niederlanden sogar unter 5%. Durch die Helmpflicht soll nun die heute schon vorbildliche Tragequote noch auf 100% gesteigert werden. Dabei muss allerdings beachtet werden, dass einige der heutigen Nicht-Helmtragenden künftig auf die Velofahrt verzichten werden. Die zusätzliche absolute Anzahl Helmträgerinnen und Helmträger steht damit nicht im Verhältnis zu den Risiken und Problemen, die in Kauf genommen werden, sowie zum Eingriff in die persönliche Wahlfreiheit und dem Aufgeben der Eigenverantwortung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Helmobligatorium führt zu Leistungskürzungen von Versicherungen wenn kein Helm getragen wird. Velofahrende ohne Helm werden bei einem Unfall neu zweifach bestraft, auch bei unverschuldeten Unfällen. <p>Es gibt geeignetere Massnahmen, um die Sicherheit zu erhöhen, ohne unerwünschte Effekte für Gesundheit und Klima:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgängig sichere Veloinfrastruktur für Jung bis Alt. • Förderung des freiwilligen Helmtragens: Die Präventionsarbeit leistet einen wichtigen Beitrag, dass der Helm unabhängig von Alter und Obligatorium in jedem Alter getragen wird. Dabei wird aber der freie Wille respektiert und die Menschen haben das Recht und die Möglichkeit, eigenverantwortlich zu handeln. Dabei wird auch die persönliche Freiheit gewahrt, in bestimmten Situationen auf das Tragen des Helms zu verzichten, ohne kriminalisiert zu werden. <p>Aus diesen Gründen stehen wir der Helmpflicht ablehnend gegenüber. Dies gilt sowohl für mitfahrende Personen, wie auch Lenkende jeden Alters.</p>
--	---

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"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage Nr. 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"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage Nr. 19. Zusätzlich gilt beim generellen Helmobligatorium für Jugendliche anzumerken:		

	<ul style="list-style-type: none"> • Kinder, die sich zu wenig bewegen und an Übergewicht leiden sind eine grosse Herausforderung. Die Attraktivität der des alltäglichen Velofahrens als Bewegungsform (z.B. mit dem Velo zur Schule fahren) nimmt mit einem Helmobligatorium ab. Gerade für Jugendliche im Teenageralter wird es umso schwieriger werden, sie zum Velofahren zu motivieren. • Versicherungsregress: Eltern werden ihre Kinder nicht lückenlos kontrollieren können. Die Polizei wird dies auch nicht tun. Bei einem Unfall ohne Helm werden Eltern durch eine Kürzung des Versicherungsschutzes doppelt bestraft, auch nach einem von ihnen nicht verschuldeten Unfall. • Eine generelle Helmpflicht für Kinder ist nur bedingt begründbar. Weshalb sollten sich Kinder schützen und Erwachsene nicht? Heisst es im Umkehrschluss, dass sie ab 16 keinen Helm tragen müssen, weil sie dann keine Kinder mehr sind? Gemäss Unfallzahlen sind schwere Kopfverletzungen bei älteren Velofahrenden häufiger als bei Kindern. • Bei den Jugendlichen findet in den letzten 20 Jahren eine massive Abwendung vom Velo statt. In der Altersgruppe zwischen 13-20 fahren heute nur noch etwa halb so viele Velo wie vor 20 Jahren. Dabei ist alltägliche Bewegung wie z.B. durch das Velofahren gerade auch für Junge eine wichtige Gesundheitsfördermassnahme. Mit einer generellen Helmpflicht für Jugendliche verliert das Velo aber zusätzlich an Attraktivität. • Gerade bei Kindern und Jugendlichen ist die Tragequote mit 75% schon heute sehr hoch. Wie bereits unter Frage 19 erläutert, erachten wir eine erzwungene Steigerung auf 100% mittels eines Obligatoriums für unverhältnismässig. Das Risiko ist besonders bei Jugendlichen gross, dass sich die Nicht-Helmtragenden vom Velo abwenden.
--	--

1.2. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

22. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig grundsätzlich auch Lenkende von Motorfahrrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen tagsüber mit Licht fahren müssen? (Art. 30 Abs. 2 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Sicherheitsnutzen von Licht am Tag ist erwiesenermassen gross. Die Nachteile sind vernachlässigbar: Licht ist bereits vorhanden, der zusätzliche Stromverbrauch sehr gering. Aufgrund ihrer wenig auffälligen Silhouette werden Velofahrende auch tagsüber oft übersehen (80% alle Kollisionen ereignen sich bei guten Sichtverhältnissen). Das Tagfahrlicht leistet einen wesentlichen Beitrag, dass Velofahrende mehr auffallen am Tag, insbesondere in kontrastarmen Situationen, zum Beispiel wenn sich Velofahrer wenig von Hintergrund abheben oder im Schattenwurf.		

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)?

<i>(Art. 30 Abs. 2 Bst. a – c E-VRV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Zusätzlich ist eine Ausnahme für e-MTB im Gelände angebracht. Abseits von Strassen in der Natur braucht das Tagfahrlicht nicht obligatorisch zu sein. E-MTB's sind in der Regel nicht mit einer Lichtanlage ausgerüstet. 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? <i>(Art. 42 Abs. 4 E-VRV)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wenn schnelle E-Bikes die signalisierte Höchstgeschwindigkeit nicht einhalten, führt dies zu Konflikten in Tempo-30- und Begegnungszonen, auf Radwegen und Veloverbindungen (signalisiert mit Verbot für Motorwagen und Motorräder) und bestehenden und zukünftigen Veloverbindungen nach dem Modell Velostrasse. Diese Gefahren lassen sich durch die Einhaltung von Tempolimiten spürbar entschärfen. Gleichzeitig sind die Nachteile der vorgeschlagenen Massnahme gering. Viele E-Bikes sind bereits mit Tacho ausgerüstet. Zusatzaufwand, Kosten, Gewicht für Nachrüstung sind vertretbar.</p> <p>Neben den vorgeschlagenen Neuregelungen sehen wir im Bereich der Verkehrssicherheit einen weiteren Handlungsbedarf:</p> <p>Mehr Abstand beim Überholen von Velofahrenden Mehr Abstand beim Überholen macht Velofahrer sicherer (objektive Sicherheit): Die Fehlertoleranz nimmt zu und Kollisionen im Längsverkehr können durch grössere Sicherheitsabstände vermieden werden. 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.</p> <p>Der Überholabstand ist aber auch ein zentraler Faktor, wie sicher sich Velofahrende fühlen (subjektive Sicherheit): Bei einer repräsentative Befragung von Velofahrenden gaben 2 von 3 Personen an, dass sie oft zu nahe überholt werden. Die Förderung des Velofahrens gelingt nur, wenn sich das Velofahren in Zukunft auch für weniger Routinierte sicher anfühlt.</p> <p>Heute gilt in der Schweiz der „ausreichende Abstand“. In Deutschland gilt seit 2020 ein Mindestabstand von 1.5 m innerorts und 2 m ausserorts. Ebenfalls einen Mindestüberholabstand im Gesetz definiert haben Portugal, Frankreich und Spanien.</p> <p>Änderungsantrag:</p> <p>Der Bundesrat soll einen Mindestabstand beim Überholen von Fahrradfahrenden von</p>		

	1.5 m innerorts und 2 m ausserorts prüfen und die dazu nötigen Regelungen schaffen.
--	---

2. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS)

2.1. Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsmesser

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? (Art. 178b Abs. 3 E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Siehe Bemerkungen zu Frage 24.		

2.2. Nachrüstungspflicht für Geschwindigkeitsmesser

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? (Art. 222q Abs. 1 E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV)

3.1. Mitfahren auf einem Motorfahrrad ohne Helm

27. Sind Sie damit einverstanden, dass Mitfahrende auf einem Motorfahrrad ohne Helm künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 30 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 800.3 E-OBV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie in den Bemerkungen zu den Fragen 19-21 begründet, stehen wir der Helmpflicht		

	sowohl für mitfahrende Personen, wie auch Lenkende jeden Alters. ablehnend gegenüber. Entsprechend lehnen wir auch die 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"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wie in den Bemerkungen zu den Fragen 19-21 begründet, stehen wir der Helmpflicht sowohl für mitfahrende Personen, wie auch Lenkende jeden Alters. ablehnend gegenüber. Entsprechend lehnen wir auch die 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"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

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:		