



Q402-0890

Fragebogen zur Vernehmlassung

Fahrzeugvorschriften – Verkehrsflächen für den Langsamverkehr

Stellungnahme eingereicht durch:

| |
|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise |
| Absender: Regierungsrat des Kantons Luzern vertreten durch: Justiz- und Sicherheitsdepartement Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern |
| Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word-Dokument bis am 18. Oktober 2023 an folgende E-Mail-Adresse: V-FA@astra.admin.ch |

Fragen

Verkehrsflächen für den Langsamverkehr

Teilrevision VTS:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In den im Anhang 1 der OBV in den Kapiteln 6 und 7 angeführten Straftatbeständen, welche sich auf Radfahrer und Führer von Motorfahrädern und E-Rikschas beziehen, wird die Strafbarkeit teils explizit sowohl an die Führer/Halter von Motorfahrädern als auch von E-Rikschas geknüpft (z.B. Ziff. 622.1-3, 700.2-3, 701.2-3), teils wird die Strafbarkeit ohne Bezeichnung der Führer einer dieser Fahrzeugkategorien formuliert (z.B. Ziff. 604.1-3, 607.3-4, 617.1-3, 623) oder teils wird die Strafbarkeit explizit nur auf die Führer/Halter von Motorfahrädern beschränkt (z.B. Ziff. 625, 700.4, 701.4). Die neu beabsichtigte Einordnung der E-Rikschas unter die Kategorie der schweren Motorfahräder eliminiert die im geltenden Recht bestehenden Wertungswidersprüche, welche auf der lediglich teilweisen gesetzlichen Gleichbehandlung dieser Fahrzeugkategorien basieren, z.B. betreffend strafrechtliche Konsequenzen bei fehlendem Versicherungsschutz oder Fahruntfähigkeit, und führt zu mehr Klarheit in Bezug auf die Anwendung insbesondere der vorgenannten OBV-Tatbestände. So erübrigen sich dadurch die Fragestellung, ob in Bezug auf die Anwendbarkeit eines OBV-Tatbestandes zwischen der Breite einer E-Rikscha von bis 1 Meter oder über 1 Meter nach Massgabe von VRV 42/4 zu unterscheiden ist oder ob bei expliziter Beschränkung der Strafbarkeit auf Motorfahräder E-Rikschas effektiv ausgenommen sein sollen (z.B. Ziff. 625).

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Nur, wenn das Gesamtgewicht für schnelle Motorfahräder auch auf 250 kg angehoben wird. Alle Motorfahräder erhalten das gleiche Gesamtgewicht und werden gleich behandelt.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir haben Bedenken, ob die vorgesehene maximale Motorleistung von 1 kW ausreichend ist für das Gesamtgewicht von 450 kg. Entweder ist das Gesamtgewicht zu senken oder die Motorleistung zu erhöhen. Wir schlagen eine Motorleistung von mindestens 2 kW vor.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Grundsatz ja. Die Änderung macht dann Sinn, wenn die Benutzung durch gebehinderte Personen gesichert wird und nicht die heute gültige Kategorie der Kleinmotorfahrzeuge nach Art. 15 Abs. 3 VTS ablöst. Das mögliche Gesamtgewicht von 450 kg lässt viele Optionen offen, sind doch mit der neuen Zuweisung die äusseren Abmessungen nicht definiert. Das führt in der Praxis zu Umsetzungsfragen bei den notwendigen Fahrberechtigungen und der zulässigen Parkierung.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h im rein elektrischen Betrieb sollte unbedingt beibehalten werden. Einerseits erhöht sich mit der Geschwindigkeit die Unfallgefahr. Ältere Menschen fahren deutlich häufiger ein langsames E-Bike als jüngere, wobei die Verletzlichkeit mit dem Alter zunimmt. Auch die besonders vulnerablen Kleinkinder werden oftmals mit den fraglichen Fahrzeugkategorien transportiert. Andererseits führen die marginalen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Motorfahrrädern (zum Mofa bestünde ein Geschwindigkeitsunterschied von lediglich 5 km/h) zu langen Überholmanövern, welche den Verkehrsfluss behindern.

Die angeführte Begründung mit dem Prinzip der einheitlichen Geschwindigkeit auf Radverkehrsflächen wird erheblich dadurch relativiert, dass die schnellen Motorfahrräder die Radverkehrsflächen mitbenützen dürfen. Leicht-Motorfahrräder ohne

Tretunterstützung fahren zudem eher weniger permanent am Geschwindigkeitslimit als Motorfahräder ohne Tretunterstützung.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Begründung für die Zulassung von breiteren "Motorfahrädern" ist aus Sicht der Praxis nicht nachvollziehbar. Schon heute könnten Europaletten transportiert werden, weil die Länge der Ladefläche nicht definiert ist. Zudem stellen wir uns auch hier die Frage, ob die Motorenleistung für solche Transporte passend ist (siehe unsere Ausführungen zu Frage 4).

Aktuell sehen wir auch im Bereich der Verkehrsflächen und Fahrradinfrastrukturen die Voraussetzungen als nicht gegeben an, um eine Verbreiterung zuzulassen. Überholmanöver und Kreuzungsvorgänge würden damit erheblich erschwert, die Unfallgefahr spürbar erhöht und der Verkehrsfluss gehemmt.

Die Benutzung eines Radweges oder kombinierten Fuss-/Radweges mit so breiten Fahrzeugen erschwert ein Überholen oder ein Kreuzen mit einem entgegenkommenden Lenker erheblich bzw. verunmöglicht in der Regel ein Kreuzen mit einem entgegenkommenden, ebenso breiten Fahrzeug, da die Radinfrastruktur in der Regel nicht genügend breit gebaut ist. Sofern solche breite Lastenfahrzeuge zugelassen werden sollen, ist zu prüfen, ob eine Zulassung anderweitig ermöglicht werden kann, sodass diese ausserhalb der genannten Radinfrastruktur verkehren können.

Die Problematik der vorgeschlagenen Änderung liegt in der bestehenden Strasseninfrastruktur. Nebst Cargo-Fahräder verkehren auf dem Langsamverkehrsnetz auch Fahräder mit Kinderanhängern. Das führt immer wieder zu Konfliktsituationen beim Kreuzen der Fahrzeuge. Auch wenn die Rückspiegel nach Art. 175 Abs. 2 E-VTS bei mässigem Druck nachgeben würden, so besteht die Gefahr von Verletzungen und Unfällen. Wir erachten die daraus resultierenden Kosten für die Anpassung der Strasseninfrastruktur in keinem Verhältnis zu einem möglichen Mehrwert bei einem Sachentransport mit schweren Motorfahrädern.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Anzahl mitgeführter Personen lässt sich jederzeit zweifelsfrei kontrollieren und umsetzen. Das schafft auch Sicherheit für die Benutzer von Leicht-Motorfahädern und schweren Motorfahädern.

Wir erachten die kann-Formulierung für die Anzahl Plätze in Verbindung mit Anzahl vorhandener Pedalen als zu wenig konkret. Aus dem Verordnungstext geht nicht hervor, wer die Anzahl Sitzplätze pro Fahrzeug festlegt, da keine Immatrikulation vorgesehen ist.

Wir erachten im Weiteren die Fahrstabilität dieser Fahrzeugkategorie als zu wenig stabil. Deshalb sollte die Anzahl Mitfahrende begrenzt werden. Insbesondere beim Transport von Kindern scheint uns die Verantwortung und das Risiko hoch zu sein, wenn nur auf das Gesamtgewicht abgestellt würde. Eine reine Festlegung einer Gewichtslimite ist denn auch nicht zielführend. Einer Lösung mit Gewichtslimite in Kombination mit der Anzahl freier Sitzplätze innerhalb der Gewichtsgrenze könnten wir grundsätzlich zustimmen, wobei die Frage nach den Voraussetzungen für einen "geschützten Sitzplatz" klar definiert werden müsste (es gibt diesbezüglich keine technischen Anforderungen).

Änderungsantrag:

Die Behörde definiert die Anzahl Mitfahrende und notwendige Pedalpaare in Art. 215 Abs. 2 E-VTS abschliessend. Das gilt insbesondere für die Kategorie der Leicht-Motorfahäder.

Die Anzahl der Mitfahrenden ist in jedem Fall auf maximal 4 Personen zu beschränken.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Art der Richtungsblinker wurde bei den Motorrädern bewusst verboten, da deren Sichtbarkeit eingeschränkt ist. Handzeichen sind besser sichtbar. Es ist daher aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht sinnvoll, diese Art der Richtungsblinker (wieder) zuzulassen. Die Frage bezieht sich im Übrigen nur auf Leicht-Motorfahrräder ohne geschlossenen Aufbau (vgl. Art. 18 Abs. 1 VTS).

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Norm EN 12184 ist für die Umsetzung an der Front weder praxistauglich noch kostenlos zugänglich. Aus polizeilicher Sicht sollen Anforderungen an die Bremsen in der VTS definiert und daraus ersichtlich sein. Andernfalls führt das zu einem Defizit im Vollzug, was der Verkehrssicherheit abträglich wäre.

Ohnehin bezieht sich diese Norm nicht auf Motorfahrräder. Die Anforderungen an die Bremsen sind im Anhang 7 Ziffer 315 VTS bereits vorhanden.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir haben grosse Bedenken zur Fahrstabilität einer Kombination von Fahrrad und Anhänger mit je einem eigenen Antrieb. Es besteht die Gefahr, dass in Kurven das Zugfahrzeug (Fahrrad) vom Anhänger mit Schiebehilfe überdrückt wird. Schiebehilfen verleiten auch dazu, diese Fahrzeugkombinationen auf ungeeignetem Terrain vermehrt einzusetzen. Wir sprechen uns jedoch nicht generell gegen eine Schiebehilfe von Anhängern aus.

Im Übrigen ist die Formulierung dieses Satzes nicht gut, das zweitletzte Wort "ist" ist zu streichen. Die Leistung des Anhängerantriebsmotor muss aus unserer Sicht aber

begrenzt werden und bei allen Anhängern an Motorfahrrädern gleich sein.

Änderungsantrag: Eine Schiebehilfe an Anhängern von Fahrrädern ist nur zulässig, wenn der Anhänger als Handwagen benutzt wird.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Teilrevision VRV:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Als Übergangsregelung soll dies nach wie vor möglich bleiben. Die Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass diese Ausnahme vertretbar ist. Aus den Unfallzahlen lassen sich keine anderen Erkenntnisse ableiten.

Bemerkung / Antrag:

Art. 18 Bst. b E-VTS sieht bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr vor. Deshalb ist als Folge daraus Art. 3b Bst. e E-VRV aufzuheben und in Art. 3b Bst. g E-VRV zu vereinen.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir gehen nicht davon aus, dass eine Zulassung von breiteren Fahrzeugen im Sinne der Verkehrssicherheit liegt. Die Fahrzeugbreite soll auf max. 1 m belassen werden - siehe dazu Antwort zu Frage 8.

Daraus folgern wir, dass Gegenstände bei dieser Fahrzeugkategorie ohnehin nicht über das Fahrzeug hinausragen dürfen.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Grundsatz ja, nicht aber generell. Insbesondere innerorts mit den vielen Aus- und Einfahrten, Verzweigungen, teilweise fehlenden Sichtwinkeln und Mehrfachnutzung macht eine Entflechtung des "schnellen" Verkehrs vom "Langsamverkehr" absolut Sinn. Ausserorts trägt die Verpflichtung den Radweg auch mit den schnellen und schweren Motorfahrrädern zu nutzen zur Verflüssigung des Verkehr bei. Insbesondere bei schweren Motorfahrrädern sind Überholmanöver ausserhalb von Radwegen aufgrund deren Breite für schnellere Fahrzeuge schwierig, was negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit (riskante Überholmanöver) hat.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

20. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrrad- und Fahrradfahrende künftig so viele Personen mitführen dürfen, wie Sitzplätze vorhanden sind und die Anzahl allenfalls vorgeschriebener Pedalpaare nicht mehr in den Verkehrsregeln, sondern nur noch in den Bau- und Ausrüstungsvorschriften (VTS) geregelt werden (Art. 63 Abs. 3 Bst. a E-VRV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gerade bei den langsamen, nicht zulassungspflichtigen Motorfahrrädern - E-Trendfahrzeugen - sind oftmals die Sitzflächen so konstruiert und vorhanden, dass problemlos mehr als eine Person mitfahren kann. Das führt zu Unsicherheiten für die Umsetzung auch von der Nutzerseite her - siehe auch Änderungsantrag in Frage 10.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Gleiche Begründung wie unter Frage 10 erläutert

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Formulierung in Art. 63 Abs. 4 E-VRV ist treffend und abschliessend.

23. Sind Sie damit einverstanden, dass Halterinnen und Halter von Elektro-Rikschas mit einer Fahrzeugbreite bis 1 m, welche ihre Fahrzeuge nach Inkrafttreten dieser Revision nicht gestützt auf Artikel 222f Absatz 1 E-VTS in ein schweres Motorfahrrad umteilen lassen, noch während sechs Jahren ab Inkrafttreten der Änderungen die Vorschriften für Radfahrende zu beachten haben (Art. 98b E-VRV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Die Fristen sollten kürzer gefasst werden. Die Umschreibung innerhalb eines Jahres sollte möglich sein.

Teilrevision VZV:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Kinder sind nicht in der Lage ein motorisiertes Fahrzeug selbständig und sicher in allen Situationen zu führen. Ihnen fehlt das nötige Gefahrenbewusstsein, um diese Fahrzeuge sicher führen zu können.

Gerade in urbanen Gebieten bildet die sichere Führung eines Motorfahrzeuges eine sehr hohe Herausforderung. Der Begriff unter Aufsicht ist nicht näher definierbar und nur schwierig umzusetzen. Die Einflussnahme durch die "beaufsichtigende Person" ist im konkreten Fall praktisch ausgeschlossen. Eine Verwässerung des Mindestalters ist das falsche Signal für die Einhaltung der Altersregelung. Die Sicherheit der Kinder soll weiterhin allen anderen Bedürfnissen untergeordnet bleiben.

Änderungsantrag:

Die heute geltende Regelung nach Art. 6 Abs. 1 VZV ist bezüglich Mindestalter beizubehalten. Die Ausnahmeregelung nach VZV Art. 6 Abs. 4 hat sich in begründeten Fällen bewährt.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Begründung - siehe Frage 24

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus Sicherheitsgründen und aus Sicht der präventiven Wirkung müsste für das Führen von Leicht-Motorfahrrädern eine generelle Helmtragepflicht eingeführt werden. Im erläuternden Bericht wird denn auch auf die Gefahren (Kopf- und Hirnverletzungen) detailliert eingegangen und auf die besondere Schutzbedürftigkeit von Kindern und Jugendlichen hingewiesen.

Da dies allgemein auf wenig Akzeptanz stösst, sollten für die Ausnahmen von der Helmtragepflicht keine weiteren Differenzierungen eingeführt werden und die heutigen Regelung im Sinne der Eigenverantwortung bestehen

bleiben. Laut Fachkreisen macht es denn auch Sinn, jeweils (eigenverantwortlich) einen Helm zu tragen.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ergibt aus unserer Sicht keinen Sinn, diese Gruppe von der Theorieprüfung zu befreien. Einerseits schliesst das Vorliegen einer Gehbehinderung das Absolvieren der Prüfung nicht aus und andererseits ist es aus Sicht der Verkehrssicherheit sinnvoll, wenn auch diese Personen die Verkehrsregeln kennen.

Ob eine Person als gehbehindert eingestuft werden kann oder nicht können wir bei der Umsetzung nicht überprüfen. Zu Bedenken geben wir auch, dass mit der Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes auch die Anforderungen an die lenkende Person steigen und das Gefahrenpotenzial für Dritte sich erhöht.

Änderungsantrag:

Es soll ein Führerausweis erforderlich sein zum Führen eines Fahrrades gemäss Art. 5 Abs. 2 Bst. g E-VZV.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es stellt sich für uns die Frage, wie künftig die Anforderung "ohne während dieser Zeit eine verkehrsgefährdende Verletzung von Verkehrsvorschriften begangen zu haben" gemäss Absatz 2 Buchstabe b kontrolliert werden soll. Wir haben keinen Einblick in ausländische Massnahmenregister und entsprechende Anfragen ins Ausland sind nicht immer möglich. Dies führt zu einer Ungleichbehandlung gegenüber von Kandidaten mit inländischen Führerausweisen.

Wir schlagen daher vor, dass auf diese Vorgabe zu verzichten ist und die Entscheidung, ob ein zukünftiger Mitarbeiter "charakterlich" tragbar ist, dem Arbeitgeber (StVA/MFK) zu überlassen.

Weiter kann der Passus " Kategorie B oder C ..." auf "...Kategorie B" ... geändert werden. Es gibt keine Person, welche die Kategorie C ohne die Kategorie B besitzt.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In diese Form ist diese Übergangsbestimmung nicht umsetzbar. Siehe dazu unsere Bemerkungen zu Frage 23.

Teilrevision SSV:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sehen keinen Grund, die Kategorie Motorfahräder noch weiter zu differenzieren und eigene Regeln zu schaffen. Signale sollen klar und einfach verständlich sein. Werden von einer Regel zu viele Ausnahmen gemacht, leidet die Klarheit und Verständlichkeit darunter.

Die Konfliktpunkte entstanden auf gewissen Verkehrsflächen in der Vergangenheit wegen den gefahrenen Geschwindigkeiten. Als Folge davon soll auf Verkehrsflächen mit gemischter Nutzung durch Fussgänger und Motorfahrzeugen die Unterscheidung zwischen den Leicht-Motorfahrädern und schnellen / schweren Motorfahräder konsequent angewendet werden. Die heutige Regelung "Fahren von Motorfahrädern bei laufendem Motor" ist nicht praxistauglich.

Das Symbol "Motorfahrrad" soll auf allen Signalen und Zusatztafeln für alle Motorfahräder mit Kontrollschild gelten.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Anwendung vom Symbol Fahrrad wird heute nicht einheitlich angewendet. Das Kriterium mit "eingeschaltetem Motor" ist für die Umsetzung und gegebenüber den Benützenden dieser Verkehrsfläche nicht nachvollziehbar.

Änderungsantrag:

Das Symbol Fahrrad soll auf Signalen und Zusatztafeln in Zukunft für Motorfahräder ohne Kontrollschild gelten.


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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir verweisen hier auf unsere allgemeinen Ausführungen in Punkt 32:
Solche umfangreichen Sonderregeln überfordern unnötigerweise die Nutzer
dieser Verkehrsflächen und die Kontrollorgane.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Das Prinzip von geschützten Radstreifen respektive die Schaffung rechtlicher Grundlagen, welche deren Errichtung ermöglicht, wird im Grundsatz begrüsst. Wo die räumlichen Verhältnisse dies zulassen, können mit geringem baulichem Aufwand geschützt geführte Radinfrastrukturen geschaffen werden, um die objektive und subjektive Sicherheit für die Radfahrenden zu erhöhen. Eine situative Beurteilung im Einzelfall ist jedoch unerlässlich. So muss sichergestellt werden, dass im Betrieb und Unterhalt, aber auch bei einer Ereignisbewältigung, die notwendigen Spielräume nicht verloren gehen. Ebenfalls darf der Verkehrsfluss dadurch nicht eingeschränkt werden. Zudem dürfen solche baulichen Massnahmen nicht dazu führen, dass bei den Nutzern dieser Streifen (Fahrräder und Motorfahrräder) die Gefahr von Kollisionen und Stürzen erhöht wird, insbesondere bei den neu zulässigen, breiten Motorfahrrädern.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:
Grundsätzlich fehlen in urbanen Gebieten vielerorts Parkflächen für Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge. Diese müssen und sollen grössenmässig nicht mit einem Parkfeld für Motorwagen übereinstimmen.

Änderungsantrag:
Die für das Symbol Lastenfahrrad vorgehenden Parkfelder sind auch für Klein- und Leichtmotorfahrzeuge zu öffnen.

Teilrevision OBV:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Weitere Bemerkungen zum Änderungsprojekt:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

In der Anpassung von Art. 63 Abs. 3 E-VRV vermissen wir die Präzisierung, wonach die nachfolgenden Bestimmungen für Fahrräder und nicht zulassungspflichtigen Leichtmotorfahrrädern gelten.

Art. 63 Abs. 4 und 5 E-VRV sind korrekt.

Aus der Praxis vermissen wir die fehlende Aufnahme von Leicht-Motorfahrrädern mit Eigenantrieb (z.B. E-Trottinette und E-Roller) in die Typen-genehmigungspflicht. Diese Fahrzeugkategorien fallen sehr oft auf, weil sie ab-geändert / frisiert werden und dadurch die bauartbedingten Geschwindigkeiten massiv überschritten werden. Die Fahrzeugtechnik begünstigt die einfachen Abänderungen, verunmöglicht aber oftmals die effektiven Überprüfungen auf der Strasse, weil die notwendigen Sicherungsmechanismen fehlen. Dies könnte mit einem Typengenehmigungsverfahren stark unterbunden werden.

Die Bestimmung in Art. 73 Abs. 2 Bst. d VRV, wonach Fahrräder, die hinten an Motorfahrzeugen befestigt sind, sofern die Überragung nicht mehr als 20 cm pro Seite (Art. 38 Abs. 1bis VTS) und die Gesamtbreite nicht mehr als 2 m beträgt, zulässig sind, sollte auf Motorfahrräder erweitert werden.

Mittlerweile werden auf diesen Heckträgern nämlich nicht nur Fahrräder, sondern des öfteren auch E-Bikes transportiert. Dies ist zwar nicht zulässig, wird aber toleriert. Die geltenden Bestimmungen sind daher der Realität anzupassen.