



Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Kanton Luzern Justiz- und Sicherheitsdepartement Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
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: Die Förderung von alternativen Antriebsformen ist zu begrüßen. Eine Übereinstimmung mit dem Recht der EU erachten wir aber als zwingend.		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, im Gegensatz zur EU, auch bei vier- und fünfsichtigen Lastwagen das Mehrgewicht alternativer Antriebe (max. 1 Tonne, bei emissionsfreien Antrieben max. 2 Tonnen) kompensiert werden kann?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, unter der Bedingung, dass - wie in den Erläuterungen erwähnt - dadurch nicht die Nutzlast erhöht wird und das Mehrgewicht nur der alternativen Antriebstechnik geschuldet ist.		
3. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, anders als in der EU, zudem bei wasserstoffbetriebenen Lastwagen, Sattelschleppern und Sattelzügen auch die Mehrlänge der Wasserstoffspeicher kompensiert werden kann?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, unter der Bedingung, dass die Mehrlänge nicht zur Erhöhung der Ladekapazität führt. Die technisch bedingte Mehrlänge muss aus Gründen der Umsetzbarkeit im Fahrzeugausweis mit dem effektiven Wert ausgewiesen werden.		
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"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung zu dieser Bestimmung erfolgt unter Vorbehalt der Kompatibilität mit dem EU-Recht.		

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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir unterstützen die Stossrichtung der Regelung. Sie sollte aber im Einklang mit den entsprechenden Vorgaben des EU-Rechts erfolgen.</p> <p>Zusätzlich weisen wir auf die folgenden Problemstellungen hin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kantonale IT-Systeme müssen angepasst werden; - Schnittstellen zum Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ), zur Oberzolldirektion des Bundes (OZD) sowie zu Versicherungen müssen angepasst werden; - Viele kantonale Verkehrsabgabengesetze kennen das Gewicht als Bemessungsfaktor; auch hier sind Anpassungen wohl unerlässlich; - Wie soll das Mehrgewicht für den alternativen Antrieb ausgewiesen werden? Wird dies im Typenschein bzw. in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) ersichtlich sein? - Das System der Selbstabnahme müsste angepasst werden; diese ist heute auf 3.5 Tonnen beschränkt; - Die vorgesehene Schaffung eines geeigneten Eintrags im Fahrzeugausweis betr. Fahrberechtigung steht im Widerspruch zum heute geltenden System, welches exakt vorgibt, welche Fahrzeuge mit welcher Kategorie gefahren werden können. Ein solcher Eintrag schafft Unsicherheiten im Vollzug und verursacht einen Mehraufwand. - Das EU-Recht bzw. die technischen Bestimmungen im EU-Recht basiert fast ausschliesslich auf dem Begriff "Fahrzeugklassen". Wenn nun Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von 4.25 Tonnen zu Fahrzeugen der Klasse N2 werden, stehen diese betroffenen Lieferwagen technisch im Widerspruch zu den Vorschriften von effektiven Fahrzeugen der Klasse N2 (z.B. Bremsanforderung, Abgasvorschriften, Geräuschvorschriften, Fahrtschreiber, Geschwindigkeitsbegrenzer, usw.). 		

2. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (VTS)
Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

2.1. Verlängerte aerodynamische Führerkabinen

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Begriff "Ladebereich hinter der Kabine ..." ist allerdings unklar. Es wäre viel einfacher und nachvollziehbarer, wenn für die betroffenen Fahrzeuge, ohne Erhöhung der Ladekapazität, einfach die maximale Länge, z.B. auf die Masse der Gesellschaftswagen (13.5 m bzw. 15 m), erhöht würden.</p> <p>Die Zustimmung zu dieser Bestimmung erfolgt unter Vorbehalt der Kompatibilität mit dem EU-Recht.</p>		

2.2. Über das Heck herausragende Spoiler für schwere Nutzfahrzeuge

<p>7. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Nutzfahrzeuge Heckspoiler mit Überlänge zur aerodynamischen Optimierung und Verbesserung der CO₂-Effizienz aufweisen dürfen? (Art. 38 Abs. 1 Bst. s und Abs. 1^{bis} Bst. o E-VTS)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

2.3. Verwendungsregeln über das Einziehen überlanger Heckspoiler von Lastwagen und Sattelschleppern

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass über die maximal zulässige Fahrzeuglänge herausragende Heckspoiler zur Verbesserung der CO₂-Effizienz nur auf Strassen ausgeklappt bzw. ausgefahren werden dürfen, auf denen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt? (Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmender in Agglomerationen) (Art. 58 Abs. 6 E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Uns ist allerdings nicht klar, wie dies technisch und nachhaltig im täglichen Verkehr funktionieren und umgesetzt werden soll. Ein vollautomatisches System dazu ist zu bevorzugen.</p>		

2.4. Kompensation der Länge von Wasserstofftanks

<p>9. Sind Sie damit einverstanden, dass wasserstoffbetriebene Lastwagen und Sattelschlepper und daraus gebildete Anhängerzüge in der Schweiz die Länge ihrer Wasserstoffspeicher kompensieren können und die dafür erforderliche Mehrlänge aufweisen dürfen? (Art. 94 Abs. 1^{ter} Bst. b E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Ja, allerdings nur unter der Bedingung, dass die Ladekapazität und Nutzlast nicht erhöht wird und die Vorschrift mit den technischen EU-Vorschriften kompatibel ist.</p>		

2.5. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 1 Tonne aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1^{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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass Motorfahrzeuge mit vier oder fünf Achsen nicht EU-rechtsgleich sind.</p>		

2.6. Kompensation des Mehrgewichts emissionsfreier Antriebe

11. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit emissionsfreien Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 2 Tonnen aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1 ^{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: Auch hier ist aber darauf hinzuweisen, dass Motorfahrzeuge mit vier oder fünf Achsen nicht EU-rechtsgleich sind.		

3. Verkehrszulassungsverordnung vom 27.10.1976 (VZV)

3.1. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten

12. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit Alternativantrieb und Gesamtgewicht von über 3,50 Tonnen bis 4,25 Tonnen und entsprechende Anhängerzüge mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE geführt werden dürfen? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage 5. Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass bereits das geltende Recht Möglichkeiten kennt, solche Fahrzeuge zu lenken (C1 und D1). Unklar ist, wie diese Erweiterung der Kat. B oder BE im internationalen Verkehr zu handhaben wäre, weshalb auch hier zu fordern ist, dass solche Regelungen in Übereinstimmung mit entsprechendem EU-Recht erfolgen sollte. Insbesondere für die Wohnmotorwagen soll eine europakompatible Lösung angestrebt werden. Ein Alleingang macht in Anbetracht der geringen Zulassungszahlen wenig Sinn.		

<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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zu Frage 12.</p>		

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? Art. 4 Abs. 2 Bst. j E-ARV 1 (die Ausnahme von der Fahrtschreibereinbaupflicht ergibt sich aus dem Verordnungstext der ARV 1)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zu Frage 12.</p>		

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass die Definition leichter Motorwagen geändert wird, so dass Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht als leichte Motorwagen gelten? (Hinweis: Damit gelten alle Verkehrsregeln und Signalisationen, die an das Kriterium «schwere Motorwagen» anknüpfen, für die undefinierten Fahrzeuge nicht mehr.) (Art. 10 Abs. 2 Bst. b E-VTS)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zu Frage 12.</p>		

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis 4,25 Tonnen Gesamtgewicht nicht dem Sonntags- und Nachtfahrverbot unterstehen sollen? (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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zu Frage 12. Weder Ladekapazität, noch Nutzlast sollen aber erhöht werden und das Mehrgewicht soll lediglich der alternativen Antriebsformen geschuldet sein.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht von der Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgenommen werden sollen? (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. dazu Antwort zu Frage 12.</p>		

5. Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000

5.1. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe bei Lieferwagen und Wohnmobilen, welche die Gewichtsgrenze von 3,5 Tonnen nur wegen des Mehrgewichts des alternativen Antriebssystems überschreiten

<p>18. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis 4,25 Tonnen Gesamtgewicht nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen sollen? (Art. 3 Abs. 1 Bst. n E-SVAV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Antwort zu Frage 15. Im Weiteren sollten diese Fahrzeug nicht nur von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe befreit sein, sondern auch von der pauschalen Schwerverkehrsabgabe. Dem Vorhaben «Förderung alternativ betriebener Fahrzeuge» würde sonst nicht Rechnung getragen.</p>		

B) Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

1. Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

1.1. Tragen von Schutzhelmen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig auch auf Motorfahrrädern mitgeführte Personen einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 1 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig die Lenkerinnen und Lenker aller Motorfahrräder (neu insbesondere auch auf langsamen E-Bikes und Elektrotrottinetten, ausgenommen werden lediglich motorisierte Rollstühle) einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 2 Bst. e E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Würden Sie eine Velohelmtragpflicht für Kinder bis 16 Jahre auf nicht motorisierten Velos unterstützen? (Frage ohne Änderungsvorschlag)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

1.2. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

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

23. Sind Sie mit den Ausnahmen von der Pflicht, tagsüber mit Licht zu fahren, einverstanden (namentlich Fahrzeuge bis 10 km/h, z. B. motorisierte Rollstühle)? (Art. 30 Abs. 2 Bst. a – c E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. jedoch unsere Antwort zu Frage 22.		

1.3. Einhaltung der allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten

24. Sind Sie damit einverstanden, dass sich Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrrädern sowie von Elektro-Rikschas mit einer Breite bis 1,00 m künftig an die allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten zu halten haben? (Art. 42 Abs. 4 E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Dringlichkeit der Einführung von Geschwindigkeitslimiten für langsame E-Bikes ist aufgrund der bauartbedingt unterstützten Höchstgeschwindigkeit von langsamen E-Bikes von 25 km/h wenig nachvollziehbar, zumal auch langsame E-Bikes situativ die Geschwindigkeit an die konkreten Verhältnisse anpassen müssen und eine Nichtbeachtung dieser Pflicht strafrechtlich geahndet werden kann.		

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

2.2. Nachrüstungspflicht für Geschwindigkeitsmesser

<p>26. Sind Sie damit einverstanden, dass spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der Ausrüstungspflicht auch vorher bereits in Verkehr stehende Motorfahräder mit einer Geschwindigkeitsanzeige nach Artikel 178b Absatz 3 E-VTS ausgerüstet sein müssen? (Art. 222q Abs. 1 E-VTS)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" 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

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

3.2. Mitführen eines Kindes unter 12 Jahren ohne Helm

<p>28. Sind Sie damit einverstanden, dass Personen, die Kinder unter 12 Jahren ohne Helm auf Motorfahrrädern mitführen, künftig mit einer Ordnungsbusse in der Höhe von 30 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 601.2 E-OBV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. unsere Antwort zu Frage 22.		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. unsere Antwort zu Frage 24.		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Bemerkungen zu Frage 25.		

Weitere Bemerkungen

Eine Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) wirkt sich wie folgt negativ auf die Feuerwehren aus:

- In der heute geltenden VTS können «Lieferwagen» nach Art. 11 Abs. 2 Bst. e VTS über total 9 Sitzplätze einschliesslich Führer/in verfügen. Mit der Anpassung an das EU-Recht (Fahrzeugkategorie N1) dürfen gemäss Art. 11 Abs. 2 Bst. e Ziff. 1 E-VTS «Lieferwagen» nur noch über 7 Sitzplätze (inkl. Führer/in) verfügen. Ausgenommen sind Fahrzeuge mit Alternativantrieb und einem Gesamtgewicht von 3.5 – 4.25t, welche zwar als «Lieferwagen» gelten, aber weiterhin über 9 Sitzplätze verfügen dürfen (da Fahrzeugkategorie N2 nach EU-Recht).
- Die meisten leichten Feuerwehrfahrzeuge zum Transport von Personen und Material werden heute als Fahrzeug der Kategorie M1 zugelassen und sind von der vorgesehenen Änderung somit nicht betroffen.
- Die Mehrheit der Feuerwehrleute in der Schweiz verfügt lediglich über einen Führerausweis der Kategorie B. Gleichzeitig ist die Feuerwehr darauf angewiesen, möglichst wenige und flexibel nutzbare Fahrzeuge für den Transport von Personen und Material einzusetzen. In der Praxis spielte die Zulassungskategorie bei den leichten Feuerwehrfahrzeugen (M1 vs. N1) bis anhin eine untergeordnete Rolle. Mit der geplanten Änderung würde die Zulassungskategorie nun relevant.
- Um die nötige Flexibilität im Rahmen der Gewichtslimite (3.5t) für leichte Motorwagen weiterhin nutzen zu können, beantragen wir die **Schaffung einer Ausnahmeregelung betreffend Art. 11 Abs. 2 bst. e Ziff. 1 E-VTS für Fahrzeuge der Einsatzorganisationen (Feuerwehr, Polizei, Sanität, Zivilschutz, Militär)** im Binnenverkehr, so dass für diesen Einsatzzweck (leichte) Lieferwagen bis 3.5t weiterhin mit 9 Plätzen ausgerüstet werden können.