



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: Regierungsrat Kanton Zürich
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: Eine Übereinstimmung mit den Vorgaben des EU-Rechts ist 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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Regelungen der technischen Vorgaben in Abweichung zu den entsprechenden Vorschriften der EU lehnen wir ab. Abweichende technische Vorschriften im Schweizer Recht gegenüber den EU-Vorschriften führen zu Folgeproblemen, insbesondere zu Unsicherheiten bei der Vorschriftenanwendung.		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Beantwortung der Frage 2.		

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 ausdrücklichem Vorbehalt der Kompatibilität mit dem EU-Recht.		

<p>5. Sind Sie damit einverstanden, dass Lastwagen mit alternativen Antrieben bis zu einem Gesamtgewicht von max. 4,25 Tonnen künftig nicht mehr als Lastwagen, sondern als Lieferwagen (leichte Motorwagen) eingeteilt werden und für sie sämtliche Verwendungsregeln der bisherigen Lieferwagen gelten sollen (Förderung alternativer Antriebssysteme zur Reduktion der CO₂-Emissionen)?</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Stossrichtung der Regelung ist grundsätzlich nachvollziehbar, sollte aber wenn schon im Einklang mit den entsprechenden Vorgaben des EU-Rechts erfolgen. Eine Zustimmung wäre daher nur denkbar, wenn eine entsprechende internationale Regelung bestünde.</p> <p>Die vorgesehene Regelung erscheint zudem mit Problemen behaftet, die eine grundsätzliche Überprüfung der Fragestellung notwendig machen. Wir möchten nur auf folgende Punkte hinweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kantonale IT-Systeme müssen angepasst werden. – Schnittstellen zum Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) und zur Oberzolldirektion sowie 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. COC ersichtlich sein? – Das System der Selbstabnahme müsste angepasst werden; diese ist heute auf 3,5 t beschränkt. – Die vorgesehene Schaffung eines geeigneten Eintrags im Fahrzeugausweis betreffend Fahrberechtigung steht in diametralem Widerspruch zum heute geltenden System, das genau vorgibt, welche Fahrzeuge mit welcher Ausweiskategorie gefahren werden können. Ein solcher Eintrag bringt nach unserer Einschätzung keinen Nutzen, sondern schafft im Gegenteil neue Unsicherheiten. <p>Die vorgesehene VTS-Änderung hat gleichzeitig zur Folge, dass neu leichte Motorwagen zum Sachtransport bis zu 3,5 t statt neun nur noch sieben Sitzplätze aufweisen dürfen. Dies schafft Probleme beispielsweise für Feuerwehren, die auf möglichst flexibel nutzbare Fahrzeuge bis 3,5 t (Sachen- und Personentransporte) angewiesen sind, die mit dem Führerausweis Kategorie B gefahren werden dürfen. Für Einsatzorganisationen (Polizei, Feuerwehr, Zivilschutz, Militär) sollte daher eine Ausnahmeregelung geschaffen werden, die es erlaubt, weiterhin Lieferwagen bis 3,5 t mit bis zu neun Sitzplätzen auszurüsten.</p>		

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

Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

2.1. Verlängerte aerodynamische Führerkabinen

6. Sind Sie damit einverstanden, dass aerodynamisch und sicherheitstechnisch optimierte Führerkabinen von Lastwagen und Sattelschleppern die dafür erforderliche grössere Länge aufweisen dürfen? (Art. 94 Abs. 1 ^{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: Es wird vorausgesetzt, dass mit diesen längeren Fahrzeugen die Kurvenradien gefahren werden können.		

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:		

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

<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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine Zustimmung kann nur dann erfolgen, wenn die Änderungen der technischen Vorschriften für Fahrzeuge im Einklang mit den Vorschriften der EU stehen.</p>		

2.5. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 1 Tonne aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1^{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: Vgl. Beantwortung der Frage 9. Zudem sollte diese Regelung nur bis zum höchstzulässigen Gesamtgewicht von 40 t bzw. 44 t gelten. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass Motorfahrzeuge mit vier oder fünf Achsen nicht EU-rechtskonform sind.</p>		

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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Beantwortung der Fragen 9 und 10.</p>		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Beantwortung der 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 Kategorien B oder BE im internationalen Verkehr zu handhaben wäre, weshalb auch hier zu fordern ist, dass solche Regelungen nur in Übereinstimmung mit entsprechendem EU-Recht erfolgen sollte.</p>		
<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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Beantwortung der 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? <i>Art. 4 Abs. 2 Bst. j E-ARV 1 (die Ausnahme von der Fahrtschreibereinbaupflicht ergibt sich aus dem Verordnungstext der ARV 1)</i></p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Keine Kompatibilität zu EU-Recht: Eine Zustimmung wäre nur dann denkbar, wenn die Vorschriften mit der EU in Einklang stehen würden.</p>		

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass die Definition leichter Motorwagen geändert wird, so dass Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht als leichte Motorwagen gelten? (Hinweis: Damit gelten alle Verkehrsregeln und Signalisationen, die an das Kriterium «schwere Motorwagen» anknüpfen, für die umdefinierten Fahrzeuge nicht mehr.) <i>(Art. 10 Abs. 2 Bst. b E-VTS)</i></p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir sind der Auffassung, dass alle Fahrzeuge mit alternativen Antrieben von der Regelung erfasst sein sollten und nicht nur Lieferwagen (Wohnmotorwagen, leichte Sattelschlepper usw.). Weiter sollten nicht ohne Not bei der Fahrzeugkategorisierung oder der Klasseneinteilung unterschiedliche Regelungen zum EU-Recht eingeführt werden.</p>		

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis 4,25 Tonnen Gesamtgewicht nicht dem Sonntags- und Nachtfahrverbot unterstehen sollen? <i>(Art. 91 Abs. 3 Bst. a VRV nicht mehr anwendbar als Folge der Änderung von Art. 10 Abs. 2 Bst. b und Abs. 3 E-VTS)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Zustimmung erfolgt nur für den Fall, dass die Bestimmungen gemäss Fragen 14 und 15 eingeführt werden. Andernfalls würde dies zu einem erheblichen, kaum zu bewältigenden Mehraufwand für die Strassenverkehrsämter führen.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, dass die Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis</p>		
--	--	--

<p>max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht von der Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgenommen werden sollen? (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Beantwortung der Frage 15.</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 type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. Beantwortung der 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

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

21. Würden Sie eine Velohelmtragepflicht für Kinder bis 16 Jahre auf nicht motorisierten Velos unterstützen? (Frage ohne Änderungsvorschlag)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Schutzwirkung von Velohelmen ist unbestritten. Das Ziel muss sein, dass möglichst viele Velofahrende einen Helm tragen. Idealerweise wird ein Velohelm freiwillig getragen. Schon heute tragen bei den langsamen Elektrovelos 67% der Erwachsenen und 74% der Jugendlichen einen Helm. Vor diesem Hintergrund stehen für uns Anreizsysteme im Vordergrund. Eine Helmtragepflicht sollte nur das letzte Instrument sein und ist nur sinnvoll, wenn sie auch durchgesetzt wird. Zudem muss parallel die Sicherheit auf der Strasse verbessert werden.		

1.2. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

22. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig grundsätzlich auch Lenkende von Motorfahrädern 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:		

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:		

1.3. Einhaltung der allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass sich Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrrädern sowie von Elektro-Rikschas mit einer Breite bis 1,00 m künftig an die allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten zu halten haben? (Art. 42 Abs. 4 E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Ja, aber nur für Motorfahrräder nach Art. 18 Bst. a VTS, die mit einer Geschwindigkeitsanzeige ausgerüstet sein müssen.</p>		

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

2.1. Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsmesser

<p>25. Sind Sie damit einverstanden, dass 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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

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 Motorfahrräder 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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Welche Motorfahrräder über eine Geschwindigkeitsanzeige verfügen, entzieht sich unserer Kenntnis. Die Umrüstung innert Frist müsste daher in die Verantwortung der Halterinnen und Halter fallen bzw. diese müssten verpflichtet werden, das Fahrzeug innert einer bestimmten Frist nachzurüsten. Wir haben grösste Zweifel, dass sich eine solche Nachrüstungspflicht umsetzen und kontrollieren liesse. Zumal wir auch an der technischen Möglichkeit, alle Motorfahrräder mit einem Geschwindigkeitsmesser nachzurüsten, zweifeln.</p>		

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 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

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 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 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: Ja, sofern es sich um Motorfahrräder handelt, die mit einer Geschwindigkeitsanzeige ausgerüstet sein müssen.		

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: Ja, sofern es sich um Motorfahrräder handelt, die mit einer Geschwindigkeitsanzeige ausgerüstet sein müssen.		

Anträge zur Änderung weiterer Verordnungsbestimmungen:

Massnahmen zur Verringerung des CO₂-Ausstosses von Strassenfahrzeugen

Cargobikes werden in der Schweiz durch zu strenge Regelungen benachteiligt. Cargobikes könnten in den Städten rund die Hälfte der Lieferwagenfahrten ersetzen. Die in der Schweiz geltende Gewichtslimite von 200 kg (Art. 175 Abs. 4 VTV) ist indessen zu tief, um rentabel Lieferdienste mit Cargobike-Flotten anzubieten. Wir beantragen deshalb in Art. 175 Abs. 4 VTS die Angleichung an die EU-Limite: «... Das Gesamtgewicht darf aber **250 kg** nicht übersteigen, ausgenommen bei Rollstühlen.»

Zudem bestehen auch für die klimafreundliche Mobilität von Familien heute in der Schweiz unnötige Hürden, da in Cargobikes höchstens zwei Kinder transportiert werden können. Europaweit sind aber Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz bieten, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Wir empfehlen die Aufhebung dieser Limite und die Anpassung von Art. 63 Abs. 3 VRV wie folgt:

«Fahrradfahrer über 16 Jahre dürfen mitführen:

- a. ...
- b. ...
- c. ...

d. in einem Fahrradanhänger an ein- und zweiplätzigem Fahrrädern höchstens zwei Kinder auf geschützten Sitzplätzen,

e. auf einem speziell eingerichteten Fahrrad so viele Kinder, wie geschützte Sitzplätze vorhanden sind.»

Art. 68 Abs. 5 VRV:

Wir beantragen, Art. 68 Abs. 5 VRV, wonach Sattelanhänger an leichten Sattelschleppern nur mitgeführt werden dürfen, wenn das eingetragene Gewicht des Zuges nicht überschritten wird, aufzuheben. Diese Regelung ist nicht mehr zeitgemäss: Es sollte einzig geregelt sein, dass der Sattelzug das Gesamtgewicht nicht überschreiten darf (tatsächliches Betriebsgewicht und nicht das Gewicht, das im Fahrzeugausweis steht). Dies entspräche dann auch der analogen Regelung aller anderen Fahrzeuge (vgl. dazu auch Urteil des Bundesgerichts 6B_18/2018 vom 20.09.2018, E. 3.3.)