



Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Weitere interessierte Kreise

Absender:

Schweiz. Fahrlehrer Verband SFV (gemeinsam mit der ASTAG FG LKW FL)

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 CO₂-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)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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: Dieser Grundsatz muss für alle schweren LKW, unabhängig von der Anzahl Achsen gelten.		

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: Der SFV wäre mit dem Änderungsvorschlag einverstanden, sofern der Grundsatz auf alle schweren Motorwagen (inkl. Gesellschaftswagen) ausgedehnt würde. [Gleichzeitig möchten wir Sie ersuchen, im Zuge des Legiferierungsprozesses zur Vermeidung von Unklarheiten und zur Vereinfachung der Fahrausbildung (!) einheitlich die korrekten Bezeichnungen zu verwenden (Sattelmotorfahrzeug, Anhängerzug)].		

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:		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Schweiz. Fahrlehrer Verband SFV lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg usw.). Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fällt diesbezüglich auch ins Gewicht, dass Fahrzeuglenkende mit Führerausweis Kat. BE 100 km/h fahren dürfen.</p> <p>Erschwerend kommt überdies die Problematik der Handhabung im Vollzug in der Praxis hinzu. Beim Vollzug und den Kontrollen werden sich neue Probleme ergeben, so dass Ungleichbehandlungen nicht ausgeschlossen werden können resp. neue Wettbewerbsverzerrungen entstehen. All dies überwiegt letztlich in einer Güterabwägung den ökologischen Nutzen, der sich aufgrund des technologischen Fortschrittes und des gesellschaftlichen Wandels so oder so in naher Zukunft einstellen dürfte. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, eine über Jahre hinweg klar gezogene Grenze ("bis 3.5t = leichte / über 3.5t = schwere Fahrzeuge") aufzuweichen und Verwirrung zu stiften.</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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Konsequenterweise müsste die Bestimmung jedoch für Lastwagen, Sattelschlepper und schwere Wohnmotorwagen gelten.</p>		

2.2. Über das Heck herausragende Spoiler für schwere Nutzfahrzeuge

7. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Nutzfahrzeuge Heckspoiler mit Überlänge zur aerodynamischen Optimierung und Verbesserung der CO 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: Konsequenterweise müsste die Bestimmung jedoch für Lastwagen, Sattelschlepper <u>und schwere Wohnmotorwagen</u> gelten.		

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
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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wir möchten wir Sie ersuchen, zur Vermeidung von Unklarheiten und zur Vereinfachung der Fahrausbildung (!) einheitlich die korrekten Bezeichnungen zu verwenden (Sattelmotorfahrzeug, Anhängerzug).</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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Vgl. die vorherigen Ausführungen.		

3. Verkehrszulassungsverordnung vom 27.10.1976 (VZV)

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

12. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit Alternativantrieb und Gesamtgewicht von über 3,50 Tonnen bis 4,25 Tonnen und entsprechende Anhängerzüge mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE geführt werden dürfen? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Schweiz. Fahrlehrer Verband SFV lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg usw.). Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fällt diesbezüglich auch ins Gewicht, dass Fahrzeuglenkende mit Führerausweis Kat. BE 100 km/h fahren dürfen. Erschwerend kommt überdies die Problematik der Handhabung im Vollzug in der Praxis hinzu. Beim Vollzug und den Kontrollen werden sich neue Probleme ergeben, so dass Ungleichbehandlungen nicht ausgeschlossen werden können resp. neue Wettbewerbsverzerrungen entstehen. All dies überwiegt letztlich in einer Güterabwägung den ökologischen Nutzen, der sich aufgrund des technologischen Fortschrittes und des gesellschaftlichen Wandels so oder so in naher Zukunft einstellen dürfte. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, eine über Jahre hinweg klar gezogene Grenze ("bis 3.5t = leichte / über 3.5t = schwere Fahrzeuge") aufzuweichen und Verwirrung zu stiften.		

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
--

<p>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:</p> <p>Der SFV lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg usw.). Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fällt diesbezüglich auch ins Gewicht, dass Fahrzeuglenkende mit Führerausweis Kat. BE 100 km/h fahren dürfen.</p> <p>Erschwerend kommt überdies die Problematik der Handhabung im Vollzug in der Praxis hinzu. Beim Vollzug und den Kontrollen werden sich neue Probleme ergeben, so dass Ungleichbehandlungen nicht ausgeschlossen werden können resp. neue Wettbewerbsverzerrungen entstehen. All dies überwiegt letztlich in einer Güterabwägung den ökologischen Nutzen, der sich aufgrund des technologischen Fortschrittes und des gesellschaftlichen Wandels so oder so in naher Zukunft einstellen dürfte. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, eine über Jahre hinweg klar gezogene Grenze ("bis 3.5t = leichte / über 3.5t = schwere Fahrzeuge") aufzuweichen und Verwirrung zu stiften.</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:</p> <p>Der Schweiz. Fahrlehrer Verband SFV lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg usw.). Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fällt diesbezüglich auch ins Gewicht, dass Fahrzeuglenkende mit Führerausweis Kat. BE 100 km/h fahren dürfen.</p> <p>Erschwerend kommt überdies die Problematik der Handhabung im Vollzug in der Praxis hinzu. Beim Vollzug und den Kontrollen werden sich neue Probleme ergeben, so dass Ungleichbehandlungen nicht ausgeschlossen werden können resp. neue Wettbewerbsverzerrungen entstehen. All dies überwiegt letztlich in einer Güterabwägung den ökologischen Nutzen, der sich aufgrund des technologischen Fortschrittes und des gesellschaftlichen Wandels so oder so in naher Zukunft einstellen dürfte. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, eine über Jahre hinweg klar gezogene Grenze ("bis 3.5t = leichte / über 3.5t = schwere Fahrzeuge") aufzuweichen und Verwirrung zu stiften.</p>		

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass die Definition leichter Motorwagen geändert wird, so dass Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis max. 4,25 Tonnen Gesamtgewicht als leichte Motorwagen gelten? (Hinweis: Damit gelten alle Verkehrsregeln und Signalisationen, die an das Kriterium «schwere Motorwagen» anknüpfen, für die undefinierten Fahrzeuge nicht mehr.) <i>(Art. 10 Abs. 2 Bst. b E-VTS)</i></p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der SFV lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort:</p>		

Fahrdynamik, Bremsweg usw.). Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fällt diesbezüglich auch ins Gewicht, dass Fahrzeuglenkende mit Führerausweis Kat. BE 100 km/h fahren dürfen.

Erschwerend kommt überdies die Problematik der Handhabung im Vollzug in der Praxis hinzu. Beim Vollzug und den Kontrollen werden sich neue Probleme ergeben, so dass Ungleichbehandlungen nicht ausgeschlossen werden können resp. neue Wettbewerbsverzerrungen entstehen. All dies überwiegt letztlich in einer Güterabwägung den ökologischen Nutzen, der sich aufgrund des technologischen Fortschrittes und des gesellschaftlichen Wandels so oder so in naher Zukunft einstellen dürfte. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, eine über Jahre hinweg klar gezogene Grenze ("bis 3.5t = leichte / über 3.5t = schwere Fahrzeuge") aufzuweichen und Verwirrung zu stiften.

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)

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

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der SFV lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg usw.). Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fällt diesbezüglich auch ins Gewicht, dass Fahrzeuglenkende mit Führerausweis Kat. BE 100 km/h fahren dürfen.

Erschwerend kommt überdies die Problematik der Handhabung im Vollzug in der Praxis hinzu. Beim Vollzug und den Kontrollen werden sich neue Probleme ergeben, so dass Ungleichbehandlungen nicht ausgeschlossen werden können resp. neue Wettbewerbsverzerrungen entstehen. All dies überwiegt letztlich in einer Güterabwägung den ökologischen Nutzen, der sich aufgrund des technologischen Fortschrittes und des gesellschaftlichen Wandels so oder so in naher Zukunft einstellen dürfte. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, eine über Jahre hinweg klar gezogene Grenze ("bis 3.5t = leichte / über 3.5t = schwere Fahrzeuge") aufzuweichen und Verwirrung zu stiften.

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)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der SFV lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg usw.). Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fällt diesbezüglich auch ins Gewicht, dass Fahrzeuglenkende mit Führerausweis Kat. BE 100 km/h fahren dürfen.

Erschwerend kommt überdies die Problematik der Handhabung im Vollzug in der Praxis hinzu. Beim Vollzug und den Kontrollen werden sich neue Probleme ergeben, so dass Ungleichbehandlungen nicht ausgeschlossen werden können resp. neue Wettbewerbsverzerrungen entstehen. All dies überwiegt letztlich in einer Güterabwägung den ökologischen Nutzen, der sich aufgrund des technologischen Fortschrittes und des gesellschaftlichen Wandels so oder so in naher Zukunft einstellen dürfte. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, eine über Jahre hinweg klar gezogene Grenze ("bis 3.5t = leichte / über 3.5t = schwere Fahrzeuge") aufzuweichen und Verwirrung zu stiften.

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)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der SFV lehnt es aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen ab, dass eine solche Bestimmung generell eingeführt wird. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg usw.). Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fällt diesbezüglich auch ins Gewicht, dass Fahrzeuglenkende mit Führerausweis Kat. BE 100 km/h fahren dürfen.

Erschwerend kommt überdies die Problematik der Handhabung im Vollzug in der Praxis hinzu. Beim Vollzug und den Kontrollen werden sich neue Probleme ergeben, so dass Ungleichbehandlungen nicht ausgeschlossen werden können resp. neue Wettbewerbsverzerrungen entstehen. All dies überwiegt letztlich in einer Güterabwägung den ökologischen Nutzen, der sich aufgrund des technologischen Fortschrittes und des gesellschaftlichen Wandels so oder so in naher Zukunft einstellen dürfte. Deshalb macht es absolut keinen Sinn, eine über Jahre hinweg klar gezogene Grenze ("bis 3.5t = leichte / über 3.5t = schwere Fahrzeuge") aufzuweichen und Verwirrung zu stiften.

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: Der SFV ist mit dieser Bestimmung einverstanden, wobei – um Missverständnissen vorzubeugen – zwingend zu ergänzen ist, dass diese Helmtragepflicht auch in Fahrrad- und Motorfahrradanhängern gilt.		

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: Der SFV ist mit dieser Bestimmung einverstanden, wobei – um Missverständnissen vorzubeugen – zwingend zu ergänzen ist, dass diese Helmtragepflicht auch in Fahrrad- und Motorfahrradanhängern gilt. Überdies beantragen wir, dass Art. 3b dahingehend ergänzt wird, dass künftig die Lenkerinnen und Lenker von E-Bikes zur Unterscheidung von Fahrrad-Fahrern/-innen zusätzlich auch eine Schutzweste tragen sollten. Dieses Schutzwesten-Obligatorium ist im Sinne einer Mitführungspflicht in den Fahrzeugen überdies auch auf alle motorisierten Verkehrsteilnehmenden der Kat. B/BE auszudehnen, so dass sie sich im Falle einer Panne besser sichtbar zu erkennen geben können. Zu denken ist etwa an eine Regelung, die vorsieht, dass in Motorfahrzeugen Kat. B stets eine der Anzahl Sitzplätze entsprechende Anzahl Schutzwesten mitzuführen ist.		

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

--	--

1.2. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig grundsätzlich auch Lenkende von Motorfahrrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen tagsüber mit Licht fahren müssen? (Art. 30 Abs. 2 E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>23. Sind Sie mit den Ausnahmen von der Pflicht, tagsüber mit Licht zu fahren, einverstanden (namentlich Fahrzeuge bis 10 km/h, z. B. motorisierte Rollstühle)? (Art. 30 Abs. 2 Bst. a – c E-VRV)</p>		
<input 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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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:		

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 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:		

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)

 JA NEIN keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag: