

Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: svg@astra.ch

Bern, den 12. Dezember 2020

Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Allgemeine Bemerkungen

Der Revisionsentwurf enthält zahlreiche Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes sowie der zugehörigen Verordnungen. Die wichtigsten Änderungen sind folgende:

- Anpassung der Fahrzeugkategorien (Gewichte und Abmessungen) zur Förderung von Technologien (Antrieb und Aerodynamik), die die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen verringern;
- Schaffung der Rechtsgrundlage für automatisiertes Fahren und autonome Fahrzeuge;
- mehr Flexibilität beim Entzug des Führerausweises auf Probe für Neufahrer;
- Uneingeschränkte Änderung des Höchstgewichts von Nutzfahrzeugen zulassen;
- Den Richtern einen Ermessensspielraum für den Straftatbestand des Raserdelikts einräumen;
- Streichung der Verpflichtung, bei Fahrunfähigkeit oder bei einem Raserdelikt auf die Privathaftpflichtversicherung zurückzugreifen;
- Einführung einer Ausnahme, um Rundstreckenrennen mit Elektrofahrzeugen zu erlauben;
- Das Tragen eines Helms ist für elektrische Fahrräder und Roller Pflicht;
- Reduzierung der Strafen für Geschwindigkeitsüberschreitungen bei Elektrofahrzeugen.

Insgesamt unterstützt und begrüsst strasseschweiz das Projekt, das viele Bedürfnisse des

Strassenverkehrs erfüllt. Einige wenige Vorschläge sollten jedoch von Zeit zu Zeit überprüft oder angepasst werden. Unsere ausführlichen Kommentare dazu finden Sie im folgenden Text und im beigefügten Fragebogen.

Detaillierte Bemerkungen

Technologien zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen

Neue Aerodynamik- oder Antriebstechnologien führen oft zu einer Erhöhung von Fahrzeuggewicht und -massen. Der Entwurf will verhindern, dass neue Technologien mit dem Ziel einer Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu verminderten Ladekapazitäten führen. Vorgeschlagen wird, Gewicht und Masse, die auf solche Technologien oder Ausstattungen zurückzuführen sind, auf dem Verordnungsweg zu kompensieren.

strasseschweiz begrüsst diesen Vorschlag, der die Markteinführung von effizienteren Fahrzeugen erleichtern wird. Es muss sichergestellt werden, dass alle Nutzfahrzeuge, landwirtschaftlichen und Baustellenfahrzeuge einbezogen werden, die durch die Einführung umwelt-effizienterer Technologien benachteiligt kommerziell werden.

Automatisiertes Fahren und autonome Fahrzeuge

Die immer effizienteren Assistenzsysteme (Parkassistent, Abstandsregeltempomat, Verkehrschilderkennung, Totwinkelüberwachung, Spurassistent, usw.) entwickeln sich sehr schnell und tragen zu einer Verbesserung von Sicherheit und Komfort bei. Der Bundesrat soll die Möglichkeit erhalten, Vorschriften über Technologien, die dem Fahrer in bestimmten Situationen gewisse Aufgaben abnehmen können (z. B. Fahrassistenz bei Stau auf der Autobahn), auf dem Verordnungsweg anzupassen. Gleichzeitig will der Entwurf dem ASTRA die Kompetenz übertragen zur Förderung dieser Technologien und zur Prüfung von Fahrzeugen, die nicht auf normalem Wege zugelassen werden können – insbesondere autonome Fahrzeuge, die alle Situationen ohne Fahrer meistern. Bei diesen automatisierten Fahrzeugen sieht der Entwurf die Pflicht zur Aufzeichnung von Fahrdaten vor, zu denen der Fahrzeughalter sowie Behörden und Dritte Zugang haben sollen.

strasseschweiz begrüsst den Willen des Bundesrates und des ASTRA, die neuen Automatisierungs-Technologien schnell zu fördern, zu integrieren und entsprechende Tests zu erlauben. Eine vorgängige Anhörung der parlamentarischen Kommissionen und der interessierten Kreise scheint allerdings unabdingbar und muss gesetzlich verankert werden. Der Zugang zu den in den Fahrzeugen enthaltenen privaten Daten darf der Verwaltung oder Dritten nicht auf dem Verordnungsweg gewährt werden ohne die Zustimmung des Fahrzeughalters, ohne Einschränkung und ohne weitere mit den betroffenen Verkehrsorganisationen ausgehandelte Bedingungen.

Lockerung des Entzugs des Lernfahrausweises

Derzeit wird Neulenkern der Lernfahrausweis für eine Probezeit von 3 Jahren erteilt. Im Falle eines Führerausweisentzugs wegen einer Widerhandlung wird die Probezeit verlängert. Bei einer zweiten – sogar leichten (z. B. Überschreitung von 16 km/h innerorts) – Widerhandlung wird der Lernfahrausweis annulliert. Das aktuelle System bestraft Neulenkern, die eine leichte und später eine schwere Widerhandlung begehen, durch einen temporären Ausweisentzug, während der Ausweis bei einer schweren Widerhandlung gefolgt von einer leichten dauerhaft entzogen wird. Um eine Gleichbehandlung und die Verhältnismässigkeit der Sanktionen sicherzustellen, soll der Ausweis nur bei einer mittelschweren oder schweren zweiten Widerhandlung dauerhaft entzogen werden.

strasseschweiz begrüsst diesen Vorschlag, da er die Gleichbehandlung und die Verhältnismässigkeit der Strafen verbessert – dies ist wichtig, damit diese nicht willkürlich erscheinen und für die Bevölkerung verständlich sind. Ausserdem betrifft die Lockerung nur die leichten nach einem Ausweisentzug begangenen Widerhandlungen. Bei einer mittelschweren oder

schweren zweiten Widerhandlung wird der Ausweis weiterhin dauerhaft entzogen. Die Verkehrssicherheit wird also nicht verschlechtert.

Gewichtsänderung von Nutzfahrzeugen

Derzeit dürfen Nutzfahrzeughalter das Gesamtgewicht ihres Fahrzeugs höchstens einmal jährlich ändern lassen. Dies kann dazu führen, dass ein Transportunternehmen die LSVA für ein 40-Tonnen-Fahrzeug bezahlen muss, obwohl es mit diesem über eine längere Zeit nur Ladungen von maximal 30 Tonnen transportiert. Die Änderung des Gesamtgewichts von Fahrzeugen und Anhängern soll mehrmals im Jahr erlaubt werden.

strasseschweiz unterstützt diese Änderung, die eine ungerechte Besteuerung gewisser Nutzfahrzeuge zu vermeiden hilft.

Rasermassnahmen

2016 und 2017 hat das Bundesgericht die Ansicht vertreten, dass Geschwindigkeitsübertretungen, die gesetzlich als Raserdelikt definiert sind, aber fahrlässig begangen werden, nicht automatisch ein Raserdelikt darstellen. Das geltende Gesetz schafft seitdem Rechtsunsicherheiten für alle Verkehrsteilnehmer und erhöht unnötigerweise die Arbeitslast der Justizbehörden. Mit diesem Entwurf soll festgehalten werden, dass die Gerichte die Umstände berücksichtigen und von der Anwendung des Rasertatbestandes absehen können, wenn die Widerhandlung aus Fahrlässigkeit begangen wurde oder kein hohes Risiko eines Unfalls mit schweren Verletzungen oder Tod als Folge bestand. Andererseits soll die Mindestfreiheitsstrafe gestrichen werden, um das Raserdelikt mit der Gefährdung des Lebens gemäss Zivilgesetzbuch in Einklang zu bringen. Schliesslich soll die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt werden.

strasseschweiz unterstützt diesen Vorschlag uneingeschränkt, da er den Gerichten einen Beurteilungsspielraum zurückgibt und eine bessere Verhältnismässigkeit der Strafen sicherstellt, namentlich im Vergleich zum Zivilrecht. Die Maximalstrafen werden nicht gesenkt, wodurch die Gerichte wahre Raser und andere Verkehrskriminelle genauso streng bestrafen können wie bisher.

Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Der obligatorische Rückgriff der Versicherer gegen Fahrzeuglenker in fahruntfähigem Zustand oder Raser trat 2015 in Kraft, um die Strassenverkehrssicherheit zu verbessern. Es sollte verhindert werden, dass die Versicherer gegen einen geringen Prämienaufschlag auf den Rückgriff verzichten. Allerdings gibt es eine Ungleichbehandlung gegenüber Unfällen, die auf grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind, da dort keine Rückgriffspflicht für Versicherer besteht. Der Entwurf will generell das Rückgriffsrecht wiedereinführen, indem die Rückgriffspflicht bei fahruntfähigem Zustand oder Raserdelikt gestrichen wird. Mit diesem Rückgriffsrecht können die Versicherer bei allen groben Widerhandlungen Ansprüche geltend machen gegen den Unfallverursacher.

strasseschweiz befürwortet die Wiedereinführung des Rückgriffsrechts, da sie die «Via sicura» Massnahmen gerechter und akzeptabler macht, ohne die Verkehrssicherheit zu mindern.

Alkoholwegfahrsperrren und Blackboxen

Das 2012 beschlossene Programm «Via sicura» sieht vor, dass rückfällige Personen, deren Ausweis wegen angetrunkenen Fahrens auf unbestimmte Zeit entzogen wurde, während fünf Jahren nach Wiedererteilung des Ausweises nur Motorfahrzeuge mit einer Alkoholwegfahrsperrre führen dürfen. Analog dazu dürfen Personen, deren Ausweis wegen wiederholter Geschwindigkeitsüberschreitung für zwölf Monate oder länger entzogen wurde, während fünf Jahren nach Wiedererteilung des Ausweises nur Motorfahrzeuge mit einer Blackbox führen. Der Bundesrat hat diese Bestimmungen jedoch noch nicht in Kraft gesetzt und Vorbereitungsarbeiten zeigen, dass die Kosten für die Umsetzung sehr hoch wären im Verhältnis zu der

kleinen Gruppe möglicher Betroffener. Zudem hat die Zahl der geschwindigkeits- und alkoholbedingten Unfälle inzwischen stark abgenommen. Der Entwurf will diese Bestimmungen aufheben, die heute veraltet sind und exorbitante Kosten verursachen, welche nicht auf die betroffenen Personen übertragen werden können.

strasseschweiz befürwortet die Aufhebung dieser Bestimmungen, die nicht mehr notwendig sind und unverhältnismässig hohe Kosten verursachen würden.

Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

Das Gesetz gibt dem Bundesrat nicht explizit die Kompetenz zur Regelung von Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot. Die Verordnung sieht allerdings Ausnahmen vor (z. B. Einsatzfahrten von Feuerwehr, Zivilschutz und Sanität, Transporte leichtverderblicher Lebensmittel, Posttransporte oder Transporte von Zirkusmaterial und Fahrten von Oldtimern). Daher soll diese Kompetenz im Gesetz verankert werden.

strasseschweiz unterstützt diese notwendige formale Anpassung ohne weitere Auswirkungen.

Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

2012 verpflichtete das Parlament den Bundesrat, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen ohne vorgängige Vernehmlassung zu erlassen. Doch während der Vorbereitung der Verordnung sprachen sich die Kantone klar gegen eine Einmischung des Bundes in die kantonale Strassenhoheit aus. Als Folge verzichtet der Bundesrat auf diese Regelung und schlägt vor, sich an die bestehenden VSS-Normen zu halten, welche kürzlich revidiert wurden.

strasseschweiz findet den Aufhebungsvorschlag akzeptabel, sofern er nur die Fussgängerstreifen betrifft und die betroffenen VSS-Normen die Einheitlichkeit in der Schweiz gewährleisten. Es gilt allerdings anzumerken, dass die Tendenz der Gemeinden, zunehmend uneinheitliche Signalisationen zu verwenden, vermehrt Probleme bereitet – besonders im Bereich der Markierungen und Signalisationen von Tempo-30- und Begegnungs-Zonen. Hält der Trend zur Originalität von Strassensignalisationen und -markierungen an, könnte sich ein Eingreifen des Bundes in naher Zukunft als notwendig erweisen, um die Einheitlichkeit der Strassensignalisation auch auf Gemeindeebene sicherzustellen.

Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

Seit 2016 sind Formel-E-Rennen in der Schweiz erlaubt. Diese Ausnahme vom Verbot von Rundstreckenrennen mit öffentlichem Charakter wurde auf Verordnungsebene beschlossen und auf fünf Jahre befristet. Andere Rennen sind ebenfalls erlaubt, wie z.B. das Karting. Der Bundesrat schlägt eine permanente Ausnahmeregelung vor, will aber das Verbot von Rundstreckenrennen für alle Fahrzeuge nicht aufheben. Er ist insbesondere der Ansicht, dass Lärm- und Klimabelastungen eine unterschiedliche Behandlung rechtfertigen und will die Rennen aufgrund dieser Kriterien einschränken, um die Schweiz als Forschungsstandort für Elektromobilität zu positionieren.

strasseschweiz lehnt den eingereichten Vorschlag ab, da er dazu führen würde, dass alle Rennen einer bundesrätlichen Bewilligungspflicht unterworfen würden - so auch das heute bereits zugelassene Karting. Andererseits sind wir der Meinung, dass der Bundesrat technologisch neutral bleiben und die Einhaltung des Gleichbehandlungsgrundsatzes sicherstellen sollte. Wir fordern deshalb die vollständige Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen, da diese Rennen ohnehin der kantonalen Bewilligungspflicht unterliegen.

Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

Seit 2008 sind die strafrechtlichen Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit sehr streng. So wird beispielsweise mit einer Freiheits- oder Geldstrafe bestraft, wer ein Motorfahrzeug ohne Führerausweis führt. Ziel war, das Führen

eines Motorfahrzeugs ohne Führerausweis gleich hart zu bestrafen wie das Fahren desselben Fahrzeugs trotz entzogenem Führerausweis. Der Gesetzgeber hat jedoch nicht beachtet, dass die beschlossene Bestimmung für alle Fahrzeuge gilt, einschliesslich Motorfahräder und andere Fahrzeuge von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit. Ziel der Änderung ist, dass Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit (z. B. Motorfahräder, E-Bike, Motorhandwagen, Motoreinachser oder Behindertenfahrstühle) wie jene mit motorlosen Fahrzeugen (z. B. Fahrrad) als Übertretungen gelten. Die betroffenen Fahrzeuge werden in der Verordnung festgelegt.

strasseschweiz ist der Meinung, dass die vorgeschlagene Lockerung der Strafen akzeptabel ist. Angesichts der geringeren Gefährlichkeit dieser Fahrzeuge (Leistung begrenzt auf 2 kW, Geschwindigkeit begrenzt auf 30 km/h) ist diese Unterscheidung in Bezug auf die Sanktionen relevant (betroffene Delikte: Fahren ohne Fahrerlaubnis/bei Entzug der Fahrerlaubnis, Fahren im alkoholisierten oder arbeitsunfähigen Zustand, Behinderung von Massnahmen zur Feststellung der Fahruntfähigkeit und Diebstahl zum Gebrauch).

Ermächtigung des ASTRA zur Verfügung von Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen

2014 entschied das Bundesgericht in einem Urteil, dass keine gesetzliche Grundlage besteht, die das ASTRA ermächtigt individuelle und konkrete Verfügungen zu erlassen. Das Gesetz gibt ihm lediglich Kompetenzen zum Erlass von generellen und abstrakten Regelungen wie Verordnungen. Dem ASTRA soll die Möglichkeit eingeräumt werden, konkrete Entscheidungen zu erlassen, insbesondere um in bestimmten Einzelfällen Ausnahmen zuzulassen (z. B. ungeplante Schliessung eines Abschnitts im Rheintal 2017, die den Warenverkehr stark belastet hat und die Schweizer Wirtschaft teuer hätte zu stehen kommen können).

strasseschweiz unterstützt die gesetzliche Verankerung der möglichen Delegation von Kompetenzen an das ASTRA (z. B. Entscheid über Gewährung von Ausnahmen) ohne dass zwangsläufig der Bundesrat entscheiden muss.

Internationale Verträge zum Strassenverkehr

Eine internationale Harmonisierung der Vorschriften betreffend den Strassenverkehr ist für die Schweiz aufgrund des hohen Anteils an ausländischen Fahrzeugen auf unseren Strassen besonders wichtig. Der Bundesrat soll explizit dazu befugt sein, mit Staaten innerhalb der EU und ausserhalb der EU (z. B. Lichtenstein und das Vereinigte Königreich) im Bereich Strassenverkehr Verträge zu verhandeln und abzuschliessen (Austausch von Ausweisen bei Wohnortwechsel, Anerkennung von Ausweisen und anderen Bescheinigungen und Ausbildungen, grenzüberschreitende Sondertransporte, Austausch von Daten über Fahrzeughalter und Strafvollzug bei Widerhandlungen, Anerkennung von Ausrüstungen und von Fahrzeuggutachten).

strasseschweiz findet diese Kompetenzerweiterung erforderlich, um eine politische Verlangsamung oder Blockierung internationaler Verträge zu vermeiden, die eher technischer als politischer Natur sind.

Ausdehnung der Halterhaftung (Ordnungsbussengesetz)

Derzeit können Ordnungsbussen dem Fahrzeughalter in Rechnung gestellt werden, sofern der Fahrer unbekannt ist oder seine Identität nicht bekannt gegeben wird. Das gilt auch für juristische Personen, die Fahrzeuge besitzen, sie werden allerdings nicht im Gesetz erwähnt. Das Gesetz soll ergänzt werden, sodass die natürlichen und juristischen Personen explizit genannt werden.

strasseschweiz befürwortet diese Änderung, da ein Geschäftsfahrzeug weder dazu dienen soll, Sanktionen zu umgehen, noch zusätzliche Kosten für Polizeiuntersuchungen zur Identifikation des Fahrers eines Geschäftsfahrzeugs verursachen soll.

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Ziel der Änderung liegt in einer Definition der alternativen Antriebe und der Konkretisierung der Grössen- und Gewichtserhöhung der Fahrzeugkategorien mit Technologien zur Reduktion von CO₂-Emissionen sowie in der Einführung der Pflicht, E-Bikes mit Geschwindigkeiten von über 25 km/h mit Geschwindigkeitsmessern auszustatten.

strasseschweiz unterstützt die vorgeschlagenen Änderungen und geht davon aus, dass Fahrzeuge mit alternativen Antrieben für den Transport gefährlicher Güter zugelassen werden und von Gewichts- oder Massänderungen profitieren werden.

Verkehrsregelnverordnung (VRV)

Ziel der Änderung ist eine Helmpflicht für Fahrer von elektrischen Fahrrädern, Trottinets oder Segways. Die Helmpflicht wird auch auf die Passagiere von Motorfahrrädern *ausgedehnt* (Kinder). Zweitens soll die Pflicht zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen für diese Fahrzeuge durchgesetzt werden, insbesondere in den Tempo-20- und Tempo-30-Zonen, sowie die Pflicht zum Fahren mit Tagfahrlicht. Drittens sollen die Spoiler von schweren Fahrzeugen eingezogen werden müssen, bevor diese Zonen befahren, in denen die Geschwindigkeit auf 50 km/h oder weniger beschränkt ist.

strasseschweiz lehnt den Vorschlag betreffend Heckspoiler ab, da dies in der Praxis nicht umsetzbar ist. Andererseits begrüssen wir die Helmpflicht, die einen besseren Schutz der Nutzer von elektrischen Fahrrädern und Trottinets gewährleistet, und unterstützen die Pflicht zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen, um die Fussgänger und andere Benutzer zu schützen, die mit diesen Fahrzeugen in einen Unfall verwickelt werden können. Diese Massnahmen sind sowohl wirksam als auch proportional zum Anstieg der Zahl der schweren Unfälle mit E-Bike-Fahrern. Zwischen 2011 und 2018 hat sich die Zahl der Personen, die in einen schweren Unfall mit einem E-Bike verwickelt waren, fast verfünffacht; 2018 gab es fast einen schweren Unfall pro Tag mit einem E-Bike (321 getötete oder verletzte Fahrer: 236 waren langsame E-Bike-Fahrer, während nur 85 ein schnelles E-Bike fuhren).

Verordnung über die Zulassung zum Strassenverkehr (VZV) und Verordnung über den militärischen Strassenverkehr (VMSV)

Mit der Änderung soll das Fahren von Fahrzeugen erlaubt werden, die aufgrund eines Antriebssystems mit geringen CO₂-Emissionen das Gewicht überschreiten.

strasseschweiz befürwortet diese Änderung, die notwendig ist und im Einklang mit dem im Gesetz verankerten Vorschlag steht.

Chauffeurverordnung (ARV 1)

Mit der Änderung sollen die Fahrer von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 3,5 t, die das Gewicht aufgrund eines Antriebssystems mit geringen CO₂-Emissionen überschreiten, von den Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeit befreit werden.

strasseschweiz unterstützt diese notwendige Änderung, die im Einklang mit dem im Gesetz verankerten Vorschlag steht.

Verordnung über eine Schwerverkehrsabgabe (SVAV)

Mit dieser Änderung sollen die Lieferwagen der Kategorie N2 mit Alternativantrieb mit geringen CO₂-Emissionen (z. B. Biogas etc.) von der LSVA befreit werden.

strasseschweiz unterstützt diese notwendige Änderung, die im Einklang mit dem im Gesetz verankerten Vorschlag steht.

Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen

Mit dieser Änderung wird die Definition der Lieferwagen an die neue in der VTS formulierte Definition angepasst.

strasseschweiz unterstützt diese notwendige Änderung, die im Einklang mit dem im Gesetz verankerten Vorschlag steht.

Ordnungsbussenverordnung (OBV)

Es sollen neue Ordnungsbussen eingeführt werden für den Fall der Nichteinhaltung der neuen Regeln betreffend Motorfahräder, Fahrräder und anderer elektrischer Fahrzeuge (Passagier ohne Helm: 30 Franken; Fahren ohne Licht: 20 Franken; Geschwindigkeitsüberschreitung: 30 Franken; Fahren ohne Geschwindigkeitsmesser: 20 Franken).

strasseschweiz ist der Ansicht, dass dies ein erster Schritt in die richtige Richtung ist. Eine pauschale Ordnungsbusse steht jedoch nicht im Einklang mit dem vorherrschenden Sanktionssystem für Geschwindigkeitsüberschreitungen im SVG. Tatsächlich sieht die geltende Verordnung – für alle Motorfahrzeuge – eine Busse von mindestens 40 Franken vor für eine Geschwindigkeitsüberschreitung von 1 km/h innerorts und bis zu 240 Franken für eine Überschreitung bis zu 20 km/h; höhere Überschreitungen werden mit straf- und verwaltungsrechtlichen Sanktionen bestraft. Es wäre willkürlich, E-Bikes bei ähnlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen günstiger als Fahrzeuge mit ähnlichen Risiken und Eigenschaften, wie z.B. kleine Motorräder und Roller zu behandeln.

Abschliessende Bemerkungen

strasseschweiz unterstützt das gesamte Geschäft und schlägt vor, die oben erwähnten Korrekturen vorzunehmen. Es ist anzumerken, dass die überwiegende Mehrheit der vorgeschlagenen Änderungen einem konkreten Bedarf der betroffenen Interessengruppen entspricht.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS



Daniel Hofer
Präsident



Olivier Fantino
Geschäftsführer



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: strasseschweiz Wölflistrasse 5 3006 Bern
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? <i>(Art. 9 Abs. 2^{bis} E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? <i>(Art. 25a Abs. 1 E-SVG)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

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

<p>6. Sind Sie mit den in Artikel 25b genannten Rahmenbedingungen (Fahrmodusspeicher) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25b E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Zugang zu den in den Fahrzeugen enthaltenen privaten Daten darf der Verwaltung oder Dritten ohne Zustimmung des Eigentümers, ohne Einschränkung und ohne andere mit den betroffenen Strassenverkehrsinteressenvertretern ausgehandelte Bedingungen per Verordnung nicht gewährt werden.</p>		

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

<p>8. Sind Sie damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA zur Durchführung von befristeten Versuchen mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem Abweichungen von den geltenden Bestimmungen bewilligen kann? (Art. 25d E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

<p>10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2^{bis} und 3^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

<p>12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttätern der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

--	--

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von anerkannten Datenaufzeichnungsgeräten («Blackboxen») nach bestimmten Geschwindigkeitsdelikten aufzuheben? (Art. 17a; insbesondere Abs. 1; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

<p>18. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass der Bundesrat die Ausnahmen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot festlegen kann? (Art. 2 Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Wenn der Trend zu nicht einheitlichen Strassenmarkierungen anhält, könnte in naher Zukunft ein Eingreifen des Bundes erforderlich sein, um die Einheitlichkeit der Strassen auf Gemeindeebene sicherzustellen.		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: In der vorgesehenen Form der Änderung muss der Bundesrat bei jeder Ausnahme vom Verbot der Rundstreckenrennen den Umweltschutz berücksichtigen. Das bedeutet faktisch das Verbot von heute in der Regel möglichen Kartrennen oder Rasenrennen mit Motorrädern, bei welchen die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren angetrieben werden. Das Rundstreckenverbot wurde ursprünglich aus Gründen der damals nicht gewährleisteten Sicherheit eingeführt. Diese Situation hat sich inzwischen deutlich verbessert. Daher sollte das Verbot von Rundstreckenrennen gänzlich aufgehoben werden. Da solche Veranstaltungen generell bewilligungspflichtig sind, soll es im Ermessen der Kantone liegen, solche Veranstaltungen bewilligen zu können. Zudem würden die technologische Neutralität und der Gleichbehandlungsgrundsatz untergraben, wenn der Bundesrat von Fall zu Fall Rennen entsprechend seinen technologischen Präferenzen genehmigen würde.		

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

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Angesichts der geringeren Gefährlichkeit dieser Fahrzeuge (Leistung begrenzt auf 2 kW, Geschwindigkeit begrenzt auf 30 km/h) ist diese Unterscheidung in Bezug auf die Sanktionen relevant (betroffene Delikte: Fahren ohne Fahrerlaubnis/bei Entzug der Fahrerlaubnis, Fahren im alkoholisierten oder arbeitsunfähigen Zustand, Behinderung von Massnahmen zur Feststellung der Fahrunfähigkeit und Diebstahl zum Gebrauch).		

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

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

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

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

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

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

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

¹ SR 0.741.531.951.4



Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Weitere interessierte Kreise

Absender:

strasseschweiz

[Wölflistrasse 5](#)

[3006 Bern](#)

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am **12.12.2020** an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

A) Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses von Strassenfahrzeugen

1. Grundsätzliche Zustimmung

1. Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass die Vorschriften der EU zur Reduktion der 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:		

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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wie verhält es sich aber bei wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen hinsichtlich der Überlänge wegen Heckspoilern bzw. modifizierten Führerkabinen? Kommen diese Ausrüstungen bei der Längenmessung zusätzlich hinzu, d. h. dürfen die Fahrzeuge noch einmal länger als "normale" Diesel-Lastwagen mit aerodynamischen Anbauteilen sein?</p> <p><u>Antrag:</u> Klärung im Verordnungstext (sinngemäss, dass auch wasserstoffbetriebene Lastwagen mit aerodynamischen Anbauteilen, die zu einer Überlänge führen, ausgerüstet werden dürfen).</p>		

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

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

Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

2.1. Verlängerte aerodynamische Führerkabinen

6. Sind Sie damit einverstanden, dass aerodynamisch und sicherheitstechnisch optimierte Führerkabinen von Lastwagen und Sattelschleppern die dafür erforderliche grössere Länge aufweisen dürfen? (Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. a E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Werte der CH-Regel (25,00 m/10,60 m) sind eine Verdoppelung der Werte der EU-Regel (12,50 m/5,30 m). Halten aerodynamisch verlängerte Fahrzeuge die CH-Regel gemäss Art. 65a VRV in gleichem Masse ein wie die EU-Regel? <u>Antrag:</u> Klärung der Kreisfahrtbedingungen im Sinne, dass die CH-Regel mit der EU-Regel mindestens übereinstimmt bzw. nicht schärfer ausgestaltet ist. Die Längenüberschreitung (>12,00 m) soll bei schweren Motorwagen mit aerodynamischer Führerkabine oder mit Wasserstoffbehältern nur zulässig sein, wenn der Ladebereich hinter der Kabine höchstens 10,5 m lang ist. Wie kommt dieser Wert (10,50 m) zustande? Wie verhält es sich bei Sattelschleppern/Sattelmotorfahrzeugen? Der erläuternde Bericht enthält diesbezüglich keine weiteren Ausführungen, weshalb die Bestimmung missverständlich ist. <u>Antrag:</u> Art. 94 Abs. 1 ^{ter} E-VTS präzisieren, alternativ den Wert 10,50 m streichen.		

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: In den Erläuterungen (vgl. S. 3) werden "Heckspoiler aus weichen Materialien" erwähnt. Weil im Verordnungstext nirgends von weichen Materialien die Rede ist, gehen wir davon aus, dass dies eine Anforderung des EU-Rechts ist. <u>Antrag:</u> Bei Bedarf direkt in der Verordnung klären. Bereits nach dem geltenden Recht sind Spoiler zulässig, die die maximal zulässige Länge des Fahrzeugs nach hinten um 50 cm und die maximal zulässige Breite um 5 cm überschreiten. Daher dürfen heute Fahrzeuge mit Kühlaufbau (für den Transport temperaturgeführter Güter) inklusive Spoiler bis zu 2,65 m breit sein. Mit der Neuregelung soll jedoch die höchstzulässige Breite analog zum neuen EU-Recht auf max. 2,60 m beschränkt bleiben <u>Antrag:</u> Im Binnenverkehr soll (wie bisher) auch bei Kühlfahrzeugen mit angebrachten Heckspoilern eine Breite von max. 2,65 m zulässig sein.		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Regelung ist in der Praxis nicht umsetzbar, weshalb wir sie ablehnen. Nicht nur im Strassenverkehr, sondern auch beim Rangieren oder Laden/Abladen erachten wir die Pflicht als nicht praktikabel. Es gehört zu den selbstverständlichen Aufgaben eines Berufschaffeurs, dass er jedes Fahrmanöver verkehrssicher ausführt und die jeweils angezeigten Vorkehrungen trifft (z. B. Rückwärtsfahrt an Verlade-rampe – selbstverständlich ohne ausgeklappte Heckspoiler).</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>		

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: Wir gehen davon aus, dass auch Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zum Gefahrguttransport mit sämtlichen alternativen Antrieben ausgerüstet werden dürfen und mithin vom entsprechenden Mehrgewicht profitieren können. <u>Antrag:</u> Klärung in der Verordnung. Falls Gefahrgutfahrzeuge ausgeschlossen sein sollten, beantragen wir deren Einbezug und ausdrückliche Erwähnung.</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:</p> <p>Wir gehen davon aus, dass auch Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zum Gefahrguttransport mit sämtlichen alternativen Antrieben ausgerüstet werden dürfen und mithin vom entsprechenden Mehrgewicht profitieren können.</p> <p><u>Antrag:</u> Klärung in der Verordnung. Falls Gefahrgutfahrzeuge ausgeschlossen sein sollten, beantragen wir deren Einbezug und ausdrückliche Erwähnung.</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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</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

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

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

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

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

5. Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000

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

18. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis 4,25 Tonnen Gesamtgewicht nicht der Schwerverkehrsabgabe unterstehen sollen? (Art. 3 Abs. 1 Bst. n E-SVAV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

B) Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

1. Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

1.1. Tragen von Schutzhelmen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig auch auf Motorfahrrädern mitgeführte Personen einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 1 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Die Fahrer von Mopeds und schnellen E-Bikes müssen Helme tragen, daher ist es sinnvoll, auch die Insassen zu schützen.		

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 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 Verantwortung läge bei den Eltern, die ihre Kinder nicht immer beaufsichtigen können.		

1.2. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

22. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig grundsätzlich auch Lenkende von Motorfahrrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen tagsüber mit Licht fahren müssen? (Art. 30 Abs. 2 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Einsatz von Tagfahrlicht hat sich im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bewährt. Es ist sinnvoll, diese Verpflichtung auf Fahrer von langsamen und schnellen E-Bikes auszudehnen, die im Straßenverkehr schutzbedürftige Nutzer sind. Der Fall der geländegängigen E-Mountainbikes) sollte hingegen unserer Meinung nach nochmals kritisch untersucht werden.		

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

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 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? <i>(Art. 178b Abs. 3 E-VTS)</i>		
<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? <i>(Art. 222q Abs. 1 E-VTS)</i>		
<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? <i>(Anhang 1 Ziff. 800.3 E-OBV)</i>		
<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: strasseschweiz ist der Ansicht, dass dies ein erster Schritt in die richtige Richtung ist. Eine pauschale Ordnungsbusse steht jedoch nicht im Einklang mit dem vorherrschenden Sanktionssystem für Geschwindigkeitsüberschreitungen im SVG. Bei einem ähnlichen Geschwindigkeitsdelikt wäre es willkürlich, E-Bikes anders zu behandeln als kleine Motorräder und Roller.		

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:		