



Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communica-
tion
DETEC

Par courriel: V-FA@astra.admin.ch

Berne, le 17 octobre 2023

Consultation sur les aires de circulation destinées à la mobilité douce

Monsieur le Conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la consultation sur les aires de circulation pour la mobilité douce. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

Avec la marche et les transports publics, le vélo constitue l'un des **trois piliers** d'une mobilité urbaine durable. Au vu de la **densification de la population** en milieu urbain - un processus déjà bien enclenché et qui devrait se renforcer à l'avenir – et dans un contexte de volonté politique et populaire de **dé-carbonation** du secteur des transports, une promotion de la mobilité douce en ville est indispensable. Les mesures proposées dans le cadre de cette procédure de consultation, qui visent à adapter le cadre-légal aux défis actuels et futures, vont globalement dans cette direction et sont donc soutenues.

Aujourd'hui, en milieu urbain et tout particulièrement avec l'essor du vélo électrique, il est devenu dans bien des cas plus rapide de se déplacer à vélo qu'avec d'autres modes de transport. Dans ce contexte, la notion de « **Langsamverkehr** » utilisée en allemand par une partie de l'administration fédérale est devenue obsolète et doit être remplacée par « **Fuss- und Veloverkehr** ».

Demandes concernant les différentes dispositions

Les villes saluent la création de bases légales permettant de mettre en relief les bandes cyclables par le biais **d'éléments de construction**. Cette mesure permettra d'apporter plus de sécurité aux cyclistes. Elles soutiennent également la levée de l'obligation d'utiliser les **pistes cyclables** pour les conducteurs de cyclomoteurs rapides ou lourds. Plusieurs villes vont plus loin et réclament une levée



de cette obligation pour tous les cyclomoteurs. En outre, les villes demandent la création d'une **signalisation** permettant **d'exclure les cyclomoteurs rapides** d'une piste cyclable ou d'un chemin pour piétons / piste cyclable, afin de prévenir des conflits dans certaines situations spécifiques.

La **logistique urbaine** doit elle-aussi devenir plus économe dans sa consommation d'espace et réduire ses émissions de gaz à effet de serre. A cet effet, le relèvement du poids total autorisé pour les cyclomoteurs lourds à 450 kg ainsi que l'autorisation d'une largeur maximale de 1,10 m pour les cyclomoteurs lourds monoplaces affectés au transport de marchandises sont tout particulièrement salués. La création d'un nouveau symbole « vélo-cargo » pour le stationnement de ces véhicules est elle-aussi opportune.

En revanche, une majorité des villes s'oppose à la modification autorisant la conduite de **vélos électriques** lents sans permis de conduire dès **12 ans** sous la surveillance d'un adulte. Jusqu'à 12 ans, les enfants peuvent encore utiliser le trottoir s'il n'y a pas d'infrastructure cyclable. A partir de 12 ans, ils pourraient déjà conduire un vélo électrique, ce qui n'est pas souhaitable pour des raisons de sécurité. De plus, d'un point de vue de santé public, le recours à un vélo électrique dès un jeune âge n'est pas indiqué : il pourrait s'avérer contre-productif avec le temps. Des doutes sont aussi émis quant à la capacité de la personne adulte accompagnante de pouvoir effectivement intervenir à temps en cas d'erreur de conduite de l'enfant. L'intervention parlementaire à la base de cette proposition de modification législative avait été rédigée dans l'optique de faciliter l'utilisation du vélo électrique dans les régions touristiques de montagne. En ville, cette adaptation ne serait pas opportune.

Par ailleurs, un des objectifs fixés par le Conseil fédéral pour cette révision est la simplification des règles en matière de mobilité douce. Cet objectif est globalement atteint. Cela étant, la nouvelle signification du **symbole « Cycle »**, présentée en page 28 du rapport, soulève des questions parmi les villes (v. questions 32, 34 et 36 du questionnaire ci-joint), lesquelles aspirent à une interprétation plus uniforme de ce symbole.

Vous trouverez la position détaillée de l'UVS sur les différentes propositions mises en consultation dans le **questionnaire** ci-joint. Des **propositions d'adaptations complémentaires** sont déposées à la question 40 de ce même formulaire.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

Union des villes suisses

Président

Anders Stokholm
Maire de Frauenfeld

Directeur

Martin Flügel

Annexe Questionnaire relatif à la consultation
Copie Association des Communes suisses



Q402-0890

Fragebogen zur Vernehmlassung Fahrzeugvorschriften – Verkehrsflächen für den Langsamverkehr

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Schweizerischer Städteverband Kontakt: Nathanaël Bruchez, Leiter Verkehrspolitik - nathanael.bruchez@staedteverband.ch
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word-Dokument bis am 18. Oktober 2023 an folgende E-Mail-Adresse: V-FA@astra.admin.ch

Fragen

Verkehrsflächen für den Langsamverkehr

Teilrevision VTS:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Vereinfachung ist zu begrüßen.

Allerdings geben wir zu bedenken, dass mit der vorgeschlagenen Regelung neu auch E-Go-Carts zugelassen werden dürften, die bisher auf der öffentlichen Verkehrsfläche verboten sind. Solche Gefährte dürften neu auch auf Radwegen fahren. Gleichzeitig wird die Geschwindigkeit solcher Fahrzeuge neu auf 25 km/h beschränkt (bisher 45 km/h).

Das ASTRA soll diese Frage in der Botschaft abklären.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Erhöhung des erlaubten Gesamtgewichtes ermöglicht den erweiterten (Klein-)kindertransport und Gepäck- und Gütertransport, was insb. im urbanen Umfeld zu einem erwünschten Konkurrenzdruck auf den MIV führt.

Problematisch scheint uns die Erhöhung aber, wenn diese E-Bikes (mit bis zu 250 kg) auch von Kindern ab 12 Jahren gelenkt werden können.

Ausserem sind Gewichtskontrollen in der Praxis schwierig.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Erhöhung des erlaubten Gesamtgewichtes ermöglicht insb. im urbanen Zentrum die Stärkung der Mikrologistik auf der letzte Anlieferungsmeile, was mittelfristig zu einer Entlastung der Innenstadt vor Last- und Lieferwagen führen dürfte.

Mit Blick auf den Vollzug regen wir dazu an, die Zugehörigkeit von schnellen Car-gobikes zur Kategorie schnelle Motorfahräder (bis 45 km/h und bis 200 kg) zu verdeutlichen. Diese geht aus der Übersicht auf S. 3 im Erläuternden Bericht nicht hervor.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Mehrheit der Städte unterstützt diese Änderung.

Eine Minderheit der Städte lehnt diese Änderung aus folgendem Grund ab: Dass Leichtmotorfahräder und Tretroller, welche gemeinsam genutzte Fuss- und Radwege und Fusswege mit der Zusatzsignalisation «Velo gestattet» mitbenutzen dürfen, auch im reinen Motorbetrieb 25km/h fahren dürfen, ist nicht akzeptabel. Dies stellt eine weitere Öffnung, respektive Belastung der Fusswege und Trottoirs zugunsten von motorisierten Geräten und zulasten des Fussverkehrs dar. Die bisher gültige Höchstgeschwindigkeit von 20km/h für den reinen Motorbetrieb soll deshalb beibehalten werden.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Mehrheit der Städte unterstützt diese Änderung.

Eine Minderheit der Städte lehnt sie aus folgendem Grund ab: Bereits in Verkehr gesetzte Fahrzeuge oder mindestens in der Anschaffung befindliche müssten neu plombiert oder aus dem Verkehr gezogen werden. Eine Einschränkung der Mobilitätsgeschwindigkeit aus bloss regulatorischen Gründen ist aus Sicht der Betroffenen im Lichte der ohnehin bestehenden Einschränkungen im ÖV nicht willkommen.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Erhöhung der erlaubten Fahrzeugbreite ermöglicht insb. im urbanen Zentrum die Stärkung der Mikrologistik auf der letzte Anlieferungsmeile, so dass mittelfristig eine Entlastung der Innenstadt vor Last- und Lieferwagen führen dürfte.

Das ASTRA soll zudem prüfen, ob leichte Motorfahräder (z. B. Cargobikes) auch 1,2 m breit sein dürfen. Dadurch gäbe es mehr Platz für Kinder und Güter.

In Mischzonen soll der Bundesrat die Frage der (horizontalen) Distanzen beobachten. Er soll prüfen, ob nach der Einführung der neuen Regelung in diesen Zonen Konflikte oder gefährliche Situation entstehen.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Massnahme führt zu einer Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit für alle.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Aufhebung der Platzzahlbeschränkung ermöglicht insb. im urbanen Zentrum eine Erweiterung des Personentransports, was insb. im urbanen Umfeld zu einem erwünschten Konkurrenzdruck auf den MIV führt. Diese Flexibilisierung ist im Grundsatz zu begrüßen.

Die gewählte Lösung ist allerdings im polizeilichen Vollzug mit Problemen und hohem Aufwand verbunden. Bei Leicht-Motorfahrrädern ohne Fahrzeugausweis ist kein Eintrag über die Anzahl zulässiger Sitzplätze möglich.

Während sich die Anzahl mitgeführter Personen einfach feststellen lässt, kann das Gesamtgewicht nur mittels Wägung kontrolliert werden. Für den polizeilichen Vollzug wäre daher eine Kontrollmöglichkeit über die Anzahl Sitzplätze einfacher zu handhaben.

Die Platzzahlbeschränkung könnte auch für "schnelle Motorfahrräder" aufgehoben werden, da bereits seit einigen Jahren zahlreiche einspurige Cargobikes auf dem Markt sind. Zudem soll das Mitführen von Kindern in einem Fahrradanhänger erlaubt werden. Dies würde den Personentransport zusätzlich erleichtern.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Dies führt zu einer Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit für alle.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Dies führt zur keiner relevanten Minderung der Strassenverkehrssicherheit.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Dies führt zur keiner relevanten Minderung der Strassenverkehrssicherheit.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Teilrevision VRV:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Mehrheit der Städte unterstützt diese Änderung.

Eine Minderheit der Städte lehnt sie aus folgendem Grund ab: Diese Einschränkung ist unverhältnismässig und unpraktikabel.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Mehrheit der Städte unterstützt diese Anpassung. Aufgrund der engen Platzverhältnisse befindet sich die Veloinfrastruktur zum Teil auf gemeinsamen Flächen mit dem Fussverkehr. Schnellere Fahrerinnen und Fahrer von Velos und von den Fahrrädern gleichgestellten Fortbewegungsmitteln dürfen heute eine parallel verlaufende Strasse nicht benutzen – auch wenn sie damit Konflikte und Gefahren auf den gemeinsamen, begrenzten Flächen mit dem Fussverkehr vermeiden könnten. Die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen ist somit richtig. Es soll zudem grundsätzlich geprüft werden, ob die Benutzungspflicht nicht ganz aufgehoben werden soll (d.h. auch für Lenkerinnen von Fahrrädern usw.).

Eine Minderheit der Städte hat Bedenken in Bezug auf das neue Gefahrenpotenzial auf der Fahrbahn.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ist darauf hinzuweisen, dass mit dieser Regelung ermöglicht wird, dass auf Leicht-Motorfahrrädern neu mit zwei und mehr Personen gefahren werden kann. Fahrzeuge wie beispielsweise Motorfahrräder mit elektrischem Antrieb im «Harley Style» sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit einer Verkehrszulassung und einer Typengenehmigung unterstellt werden. Bei einem Gesamtgewicht von 250kg wäre es ansonsten theoretisch möglich, dass bis zu vier Personen auf dem Fahrzeug sitzen (vgl. auch Frage 10).

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Städte sind bei dieser Änderung unterschiedlicher Meinung.

Einerseits wird die Flexibilisierung begrüsst. Auf Cargobikes können häufig mehr als zwei Kinder transportiert werden. Allerdings ist auf die Schwierigkeiten im Vollzug bei der Kontrolle über die Nutzlast zu verweisen (vgl. auch Frage 10).

Andererseits wird gefordert, dass auch in Anhängern auf geeigneten Plätzen mehr als zwei Kinder mitgeführt werden können. Zusätzlich soll die Kombination von Plätzen auf dem Fahrrad und einem Anhänger möglich sein. Dies entspricht der bereits gelebten Realität.

Es wird zudem bemängelt, dass die neuen Verordnungsvorschläge (Art. 63 Abs. 3d und Abs. 5) widersprüchlich sind. So könnte ein Cargobike oder ein Longtail-Lastenrad mit drei Sitzplätzen keinen Veloanhänger mit zwei Kindern mehr befördern.

Auch bei einem schnellen E-Bike wäre die Kombination "ein Kind auf dem Kindersitz und ein Fahrradanhänger mit zwei Kindern" nicht mehr möglich.

Folgender Vorschlag ist deshalb zu prüfen:

Art. 63 Abs. 3 d (neu) in einem Fahrradanhänger höchstens zwei Kinder auf geschützten Sitzplätzen.

Art. 63 Abs. 5 (neu)

Auf zulassungspflichtigen Motorfahrrädern dürfen Personen nur auf bewilligten Plätzen mitgeführt werden. Bei schnellen Motorfahrrädern dürfen zusätzlich mitgeführt werden:

a. ein Kind auf einem sicheren Kindersitz; und

b. höchstens zwei Kinder auf geschützten Sitzplätzen eines Fahrradanhängers.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Dies führt zu einer Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit für alle.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Teilrevision VZV:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Mehrheit der Städte lehnt diese Änderung ab. Aus Sicherheitsgründen soll das Mindestalter nicht gesenkt werden. Bis 12 Jahre dürfen Kinder noch das Trottoir mitbenützen, sofern keine Radinfrastruktur besteht, und nach 12 Jahren sollen sie bereits ein E-Bike fahren dürfen, das passt nicht. Zudem gibt es aus gesundheitlichen Aspekten einen falschen Anreiz, und es ist fraglich, wie eine Aufsichtsperson bei einem Fahrfehler rechtzeitig einschreiten kann. Auch hinsichtlich des Tourismus in den Städten orten wir mit einer Senkung des Mindestalters ein hohes Sicherheitsrisiko. In diesem Fall wäre mit mehr ortsunkundigen Kindern und Begleitpersonen auf E-Bikes (u. a. Leihvelos) zu rechnen, was gerade im Stadtverkehr kritisch betrachtet werden muss.

Weiter bleibt unklar, ob mit der vorgeschlagenen Lösung eine erwachsene Person mehrere Kinder beaufsichtigen dürfte.

Der parlamentarische Vorstoss wurde ursprünglich speziell mit Blick auf die Nutzung entsprechender Fahrzeuge im Bergtourismus ausgerichtet. Das städtische Verkehrsgeschehen stellt erhöhte Anforderungen.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Minderheit der Städte lehnt diese Anpassung hingegen aus folgendem Grund ab:
Aufgrund der hoheitlichen Tätigkeit der Verkehrsexpert*innen und der Vertrautheit mit
den hiesigen Verkehrssystemen sollte der Besitz eines schweizerischen
Führerausweises weiterhin Grundvoraussetzung sein.

Falls mit dieser vorgeschlagenen Regelung dem Fachkräftemangel entgegengewirkt
werden soll, könnte die Frist von drei Jahren gekürzt oder unter Umständen ganz
aufgehoben werden

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Teilrevision SSV:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Einige Städte unterstützen diesen Vorschlag.

Andere Städte lehnen ihn ab. Die Fahrzeugkategorien müssten mit den Signalen und Symbolen korrespondieren. Mit dem Vorschlag des Bundesrats entstehen neue Lücken und Unklarheiten. Die heutige Regelung, wonach das Befahren von Flächen mit einem «Verbot für Motorfahräder» für

schnelle E-Bikes nur mit ausgeschaltetem Motor erlaubt sein soll, ist unbestrittenermassen praxisfremd und nicht kontrollierbar. Die neu vorgeschlagene Beschränkung der Gültigkeit des Signals auf einspurige Benzin-betriebene Mofas bedeutet indessen eine generelle Aufhebung für schnelle E-Bikes sowie schnelle und schwere Cargo-Bikes («Motorfahräder»).

Diese Lösung würde in der Praxis die Möglichkeiten für die Signalisationsbehörden einschränken, beispielsweise auf gemeinsamen Rad- und Fusswegen Konflikte zu vermeiden. Dies im Unterschied zur im Bericht des Bundesrats Verkehrsflächen für den Langsamverkehr vom 10. Dezember 2021 in Aussicht gestellten Zusatztafel «Ausgenommen E-Bike».

Konsequenterweise müssten die neuen Fahrzeugkategorien auch in das Signalisationsrecht einfließen und dort einheitlich und klar mit Signalen und Piktogrammen abgebildet werden. Die Vorlage ist unter diesem Gesichtspunkt zu überarbeiten. So könnte auch ein Piktogramm für schnelle E-Bikes und schnelle sowie schwere Cargo-Bikes in Erwägung gezogen werden. Verkehrsflächen sollen klar, einzelfallgerecht und verkehrssicher signalisiert werden können.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Mehrheit der Städte lehnt diesen Vorschlag ab.

Es sollte geprüft werden, ob die schweren Motorfahräder nicht doch auf gekennzeichneten Parkplätzen mit Parkscheibe (ausserhalb der Innenstadt) parkieren dürften. Sie haben mit ihren Ausmassen auf dem Trottoir einen grösseren Platzbedarf und sind bei engen Verhältnissen vergleichsweise schwierig zu steuern.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Mehrheit der Städte unterstützt diesen Vorschlag.

Die heutige Regelung sollte aber vereinfacht werden, indem das Symbol «Fahrrad» auf allen Signalen und Zusatztafeln dieselbe Bedeutung haben und alle Fahrräder und alle Motorfahräder ohne Kontrollschilder umfassen sollte.

Nach den heutigen Bestimmungen wird das Symbol «Fahrrad» nicht einheitlich verwendet. Beispielsweise werden die schnellen Motorfahräder von einem Verbotsschild miterfasst, nicht hingegen von einer Zusatztafel. Die neue Regelung behebt diesen Missstand nicht.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Minderheit der Städte wünscht sich aber eine Vereinheitlichung der Anwendung vom Symbol "Fahrrad", damit es weniger Verwechslungsgefahr gibt.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Teilrevision OBV:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Hinweis: Ziffer 339 Anh. 2 OBV kann ersatzlos gestrichen werden. Durch die Ziffern 605 und 611 ist das Befahren einer für Fussgänger*innen bestimmten Verkehrsfläche bereits abgedeckt.

Weitere Bemerkungen zum Änderungsprojekt:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Insgesamt bringt die Vorlage nur teilweise eine Vereinfachung. Der Vollzug durch die Zulassungs- und Polizeibehörden wird weiterhin mit erheblichen und zum Teil neuen Problemen behaftet sein.

Zur Kategorisierung:

Eine Vereinfachung der Kategorisierung ist zweifellos zu begrüßen. Mit Blick auf die allgemeine Verständlichkeit ist eine Umbenennung der Kategorie der "Leicht-Motorfahräder" in "langsame Motorfahräder" in Betracht zu ziehen. Dies würde es auch Laien besser ermöglichen, diese Fahrzeuge von der Kategorie der "schnellen Motorfahräder" zu unterscheiden. Sodann sollte die neue Kategorisierung der Motorfahräder in den verschiedenen Verordnungen wie VTS, SSV, VRV konsequent angepasst werden und einheitlich sein. Die Vorlage ist unter diesem Gesichtspunkt zu überprüfen.

Zur Typengenehmigungs- und Kontrollschildpflicht für Leicht-Motorfahräder:

Es sollte geprüft werden, ob die in der Vorkonsultation von Expert*innen vorgeschlagene Typengenehmigungspflicht für Leicht-Motorfahräder mit Eigenantrieb (E-Trottinette und E-Roller) in die Botschaft aufgenommen werden soll. Im Rahmen von Verkehrskontrollen und Unfallaufnahmen fällt auf, dass viele dieser Fahrzeuge zu schnell unterwegs sind. Vielfach fehlen die Leistungsangaben oder sie sind verfälscht. Die Geschwindigkeitsdrosselungen dieser Fahrzeuge können mittels einer Tastenkombination am Lenker, einer Fernbedienung oder durch eine Steckverbindung ohne grossen Aufwand manipuliert bzw. deaktiviert werden. Zudem kann die Leistung der Fahrzeuge durch die Kontrollorgane nicht mit verhältnismässigem Aufwand gemessen bzw. ermittelt werden. Das führt dazu, dass zahlreiche solcher Fahrzeuge ohne Versicherungsschutz auf unseren Strassen unterwegs sind, deren Leistung unbekannt ist und deren Geschwindigkeit ohne weiteres auf weit über 25 km/h erhöht werden kann. Diese Mängel werden bei anderen Motorfahrzeugen bereits im Typengenehmigungsverfahren überprüft. Daher erscheint es aus der Sicht des Vollzugs und Verkehrssicherheit sinnvoll,

dass diese Leicht-Motorfahräder mit Eigenantrieb der Typengenehmigungs- und Kontrollschildpflicht unterstellt werden.

Zur Anpassung des Verordnungstextes in Art. 18 VTS: «Motorfahräder»: Die Formulierung «einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW» in lit. a sollte nach der Formulierung «elektrischen Antrieb [mit]» in Ziff. 2 zu stehen kommen.

Weitere Anpassungsanträge:

Führungslinie

Gemäss Art. 76 Abs. 2 SSV, darf eine Führungslinie (6.16) nur in weisser Farbe angebracht werden.

Antrag:

Führungslinien, welche sich ausschliesslich an die Führer*innen von Fahrrädern und Motorrädern richten, sollen gelb sein können.

Begründung:

Gemäss Art. 75 Abs. 6 SSV dürfen bereits nach heutigem Recht Halte- und Wartelinien gelb markiert sein, wenn Sie sich an Radfahrer richten. Die Führungslinie hat in der Praxis unter anderem auch eine Leit- und Orientierungsfunktion für den Radverkehr. Mit gelben Führungslinien, gelben Warte- und Haltelinien wäre eine Velo Markierungsinfrastruktur für den Radverkehr gut erkennbar, verständlich im einheitlich. In der Praxis werden heute schon in diversen Kantonen und Städten gelbe Führungslinien appliziert.

Richtungspfeil und Ortsangaben

Die heutige Rechtslage erlaubt es nicht, Richtungspfeile und Ortsangaben für den Veloverkehr auf sog. «Velostrassen» vorzusehen. Art. 74a Abs. 7 Bst. g SSV erlaubt es zwar, das Fahrrad-Symbol ausserhalb von Radwegen und -streifen auf der Fahrbahn von Tempo-30-Zonen anzubringen, sofern die Strasse Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist und ihr der Vortritt eingeräumt wurde. Dies gilt aber nur für das Fahrrad-Symbol, nicht aber für gelbe Pfeile und gelbe Ortsangaben. Weisse Richtungspfeile und Ortsangaben wären zwar möglich, richten sich aber an den gesamten Verkehr auf der Strasse.

Antrag:

In Art. 74 Abs. 4 SSV soll inskünftig eine gesetzliche Grundlage vorhanden sein, dass auch Richtungspfeile gelb sein können. Diese müssen sich aber in der Grösse von einem Bus-Richtungspfeil unterscheiden. Ein solcher Richtungspfeil soll in Verbindung mit Art. 74a lit. g auch ausserhalb von Radstreifen in Verbindung mit einem Piktogramm markiert werden dürfen. In Art 72 Abs. 3 SSV soll inskünftig eine gesetzliche Grundlage vorhanden sein, dass Richtungsangaben oder Zielangaben in gelber Farbe markiert werden dürfen, welche sich ausschliesslich für die Radfahrende richten. Auf Stufe Norm sollte dann festgelegt werden, dass nur ein Wort zulässig ist.

Begründung:

Durch markierte gelbe Richtungspfeile und Ortsangaben könnte die Wegweisung für Velofahrende erleichtert werden. Die Markierung am Boden wird besser wahrgenommen als eine Velowegweisung an einem Standrohr.

Kein Vortritt

Art. 75 Abs. 4 SSV bestimmt, dass die Wartelinie beim Signal «Kein Vortritt» (...) stets anzubringen ist. In Abs. 6 wird präzisiert, dass Halte- oder Wartelinien, die sich ausschliesslich an die Führer*innen von Fahrrädern und Motorfahrrädern richten (z.B. auf Radstreifen, Radwegen), gelb sein können, wobei nichts zusätzliches zum Signal erwähnt ist.

Antrag:

In Art. 75 Abs. 6 SSV soll inskünftig darauf hingewiesen werden, dass auf die Signalisation verzichtet werden kann. Die Wartelinie darf jedoch angebracht werden, um die Vortrittsverhältnisse klar zu regeln.

Begründung:

Markierungen werden aufgrund des Blicks von Velofahrenden sehr gut wahrgenommen; Signalisationen hingegen weniger. Das Anbringen der Wartelinie allein ermöglicht eine klare Vortrittsregelung.

Nebeneinander Fahren

Art. 43 VRV regelt die Ausnahmefälle, in welchen das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern und Motorfahrrädern gestattet ist, namentlich in geschlossenem Verband von mehr als zehn Fahrrädern oder Motorfahrrädern, bei dichtem Fahrrad- oder Motorfahrradverkehr, auf Radwegen und auf signalisierten Rad-Wanderwegen auf Nebenstrassen oder in Begegnungszonen.

Antrag:

Die Liste der Ausnahmefällen im Art 43 VRV soll mit "bei einer Veloinfrastruktur mit ausreichender Breite" ergänzt werden.

Begründung:

Mit der intensiven Planung und Umsetzung von Fahrradstrassen werden breite Velostreifen und Velowege vermehrt vorgesehen. Wenn die Breite gross genug ist (z.B. 3 m), ist das sichere Nebeneinanderfahren möglich. Die gesetzliche Grundlage soll entsprechend angepasst werden.

Behinderung des Fahrradverkehrs auf Radstreifen

Das Befahren des Radstreifens, der nach Art. 1 Abs. 7 VRV grundsätzlich dem Fahrradverkehr vorbehalten ist, ist insbesondere bei stockendem Kolonnenverkehr zu beobachten, wenn Verkehrsteilnehmende unaufmerksam sind oder die Strasse verengt ist. Es führt nicht nur zu Behinderungen für den Veloverkehr, sondern auch dazu, dass Fahrradfahrer*innen verbotenerweise auf das Trottoir ausweichen.

Antrag: Für Verstösse gegen Art. 40 Abs. 3 VRV ist eine Ordnungsbussen-ziffer zu schaffen.

Begründung:

Eine Verzeigung von Motorfahrzeuglenkenden, die gegen Art. 40 Abs. 3 VRV verstossen und den Fahrradverkehr auf Radstreifen behindern, erscheint nicht angemessen, weshalb hier das Ordnungsbussenverfahren zur Verfügung stehen sollte. Ein entsprechender Vorschlag wurde am 7. Juli 2020 bereits durch die Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektorinnen und -direktoren mit Schreiben an die Vorsteherinnen des EJPD und des UVEK dargelegt.

Cargobikes

Einspurige Cargobikes sollten wie bisher auch als "schnelle Motorfahräder eingelöst werden können.

Antrag:

Ein schnelles einspuriges Cargobike-Bild bei der Tabelle 1 einfügen.

Schnelle E-Bikes - Antrag

Die Städte fordern eine Signalisation, die es ermöglicht, schnelle E-Bikes von Radwegen und Fuss-/Radwegen auszuschliessen.

Begriff "Langsamverkehr"

Grundsätzlich soll der Begriff "Langsamverkehr" nicht mehr verwendet werden, sondern nur noch von Fuss- und Veloverkehr gesprochen werden. Inzwischen ist man mit dem Velo oder E-Bike im urbanen Raum oft schneller unterwegs als mit anderen Verkehrsmitteln.

Antrag:

"Langsamverkehr" durch "Fuss- und Veloverkehr" ersetzen.

Nebeneinanderfahren - Antrag:

Das Nebeneinanderfahren soll auf Nebenstrassen, in Tempo-30-Zonen, auf Velostrassen und auf genügend breiten Radstreifen erlaubt werden.

Gebot des Rechtsfahrens - Antrag:

Umformulierung von Artikel 8 Absatz 4 VRV: «Radfahrer können vom Gebot des Rechtsfahrens abweichen, wenn sie nach links abbiegen oder wenn dies ihre Sicherheit erhöht, namentlich:

- a. wenn die Fahrbahn oder der Fahrstreifen nicht genügend breit ist, dass Motorfahrzeuge die Radfahrer mit dem vorgeschriebenen Sicherheitsabstand überholen oder kreuzen können,
- b. in Mehrrichtungsspuren, wo Gefahr am rechten Strassenrand droht (parkeerte Autos, Baustellen etc.),
- c. bei unübersichtlichen Rechtskurven.»

Verlassen des Radstreifens - Antrag:

Umformulierung von Artikel 40 VRV: «Radfahrer haben beim Verlassen des Radstreifens, z.B. zum Abbiegen oder Überholen, die gleichen Rechte und Pflichten, wie wenn kein Streifen markiert wäre».

Roteinfärbung der Veloinfrastruktur - Antrag:
Schaffung von national einheitlichen Grundlagen für eine Ermöglichung der Roteinfärbung der Veloinfrastruktur

Überholabstand von 1.5m - Antrag:
Schaffung von rechtlichen Grundlagen, um einen generellen Überholabstand des motorisierten Verkehrs gegenüber Velofahrenden von 1.5m einzuführen

Erleichterung Personentransport - Antrag:
Ein Anhänger inkl. 2 Plätzen für Kinder soll zusätzlich zum Personentransport auf dem Fahrrad/Motorfahrrad ermöglicht werden.

Velostrassen - Antrag:
Einführung einheitlicher Gestaltungsvorschläge für Velostrassen: analog der Regelung in vielen EU-Staaten soll auch in der Schweiz die Einführung eines Signals «Velostrasse» inkl. Rechte und Pflichten geprüft werden.