



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

Per Mail: svg@astra.admin.ch

Bern, 8. Dezember 2020

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

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Allgemeine Einschätzung / Konkrete Anliegen

Der Schweizerische Städteverband und seine Mitglieder, die mit ihrer Verkehrspolitik eine Balance zwischen Erreichbarkeit und Lebensqualität anstreben, begrüßen die Stossrichtungen des strassenverkehrsrechtlichen Reformpakets grundsätzlich.

Der SSV und die Städte unterstützen die zusätzlichen **Möglichkeiten zur Förderung umweltfreundlicher Antriebstechnologien, insbesondere für den Warentransport**. Sie sind aber der Auffassung, dass sich «Boni» für den Einsatz umweltfreundlicher alternativer Antriebe auf technische Zugeständnisse beschränken sollten. Sie bergen weniger Risiken für die Verkehrssicherheit als die zur Diskussion gestellten Lockerungen bei den Arbeits- und Ruhezeiten. Ausdrücklich bedauert der SSV, dass diese Vorlage nicht auch die Erleichterungen für den Betrieb von Cargovelos enthält, die er im Februar 2020 dem UVEK und dem ASTRA unterbreitet hat und die auf einer Studie der Städtekonferenz Mobilität zu Handlungsfeldern in der urbanen Logistik basieren. Er schlägt deshalb vor, die Vorlage entsprechend zu ergänzen.

Den vorgesehenen **Rahmenbedingungen für Feldversuche zum automatisierten Fahren** steht der SSV positiv gegenüber. Er begrüsst es, dass damit insbesondere auch Versuche in der Art vereinfacht werden sollen, wie sie unter anderem von städtischen Verkehrsbetrieben mit autonomen Shuttles lanciert wurden. Er ist aber der Auffassung, dass der Bund oder die Kantone zu verpflichten sind, vor der



Erteilung entsprechender Bewilligungen die Städte und Gemeinden zu konsultieren, auf deren Gebieten solche Versuche durchgeführt werden sollen. Dies, um sicherzustellen, dass diese ihre lokalen Kenntnisse einbringen können. Dass kommunale Trägerschaften selber solche Versuche anstossen, dürfte künftig die Ausnahme sein und nicht die Regel. Zudem regt der SSV an, den Bund zu verpflichten, diese Versuche zu dokumentieren, auszuwerten und deren Inhalte sowie Erkenntnisse allgemeinverständlich publik zu machen.

Die **Verkehrssicherheit** ist dem Städteverband und seinen Mitgliedern ein grosses Anliegen. Sie streben aber danach, die zur Diskussion gestellten Punkte basierend auf einer umfassenden Güterabwägung zu beurteilen. In Bezug auf den zu fördernden Veloverkehr sind die Gesichtspunkte der Sicherheit und der Einfachheit des Velofahrens einander gegenüberzustellen. Selbstverständlich ist es auch dem SSV ein Anliegen, die Zunahme der E-Bikes und der damit verunfallten Personen voneinander zu entkoppeln. Eine Helmpflicht würde aber nicht nur den angestrebten Umstieg von Personen auf E-Velos bremsen, die heute weniger umweltfreundliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel benützen. Sie würde auch die Attraktivität dieses klimaschonenden, flächeneffizienten und der hügeligen bis gebirgigen Topografie der Schweiz in ausgesprochenem Masse angepassten Verkehrsmittels beeinträchtigen. Diese besteht darin, dass es sich einfach benützen lässt – auch und gerade als substanzialer Bestandteil intermodaler Transportketten.

Basierend auf dieser Abwägung unterstützt der SSV zwei der vorgeschlagenen Massnahmen: das Fahren mit Licht auch am Tag und das Einhalten der Höchstgeschwindigkeiten. Die vorgesehene Helmpflicht für die Benutzerinnen und Benutzer auch von langsamen E-Bikes sowie von velofahrenden Kindern bis 16 Jahre lehnt er im Einvernehmen mit dem grössten Teil seiner Mitglieder aber ab. Der Entscheid, einen Helm zu tragen oder nicht, soll weiterhin den Benutzerinnen und Benützern bzw. den Erziehungsberechtigten überlassen werden. Statt auf verpflichtende zusätzliche Ausrüstung setzt der SSV auf bessere Infrastrukturen für Velofahrerinnen und Velofahrer, wie sie basierend auf dem Veloweggesetz vorgesehen sind. Bezeichnenderweise verfolgen Staaten, in denen das Velo einen beträchtlichen Teil der Verkehrsleistung übernimmt, diese Strategie – zum Beispiel die Niederlande oder Dänemark. Weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei allen Velofahrerinnen und Velofahrern sind Instrumente bei stärkeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die dazu beitragen, Unfälle zu vermeiden – insbesondere Abbiegeassistenten für Lastwagen.

Eine Helmpflicht auch für langsame E-Bikes würde den Veloverleihsystemen in den Städten massiv schaden, deren Flotten wegen den topografischen Herausforderungen zum grössten Teil aus solchen Fahrzeugen bestehen. Müssten diese Velos oder ihre Stationen mit Helmen bzw. Helmdepots ausgestattet werden, hätte das beträchtliche Mehrkosten zur Folge. Und dass Benutzerinnen und Benutzer lediglich für jene Abschnitte, auf denen sie mit Leihvelos unterwegs sind, einen Helm mitführen, ist unwahrscheinlich. Dadurch würden diese Systeme grundsätzliche infrage gestellt.

Bei den **Raserdelikten** unterstützt der Städteverband die Stossrichtung, wonach den Strafgerichten ein grösserer Ermessensspielraum gewährt und die Mindeststrafe von einem Jahr aufgehoben werden sollen. Er wendet sich aber dezidiert gegen weitere Aufweichungen einschlägiger Bestimmungen, zumal nach wie vor zahlreiche junge Lenkerinnen und Lenker mit sehr leistungsstarken Automobilen und Motorrädern unterwegs sind. Würden die bestehenden Sanktionsmöglichkeiten verwässert, würde das Risiko massiver Geschwindigkeitsübertretungen wieder erhöht, was zu verhindern ist.



Bei den **Rundstreckenrennen** unterstützt der SSV die vorgesehenen Ausnahmegewilligungen von der Regel, dass solche Anlässe in der Schweiz verboten sind, zumal diese Ausnahmen Rennen von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben betreffen sollen. Er ist aber der Auffassung, dass die Kantone nach dem jeweiligen Placet des Bundesrates wie bei Versuchen für automatisiertes Fahren die betroffenen Städte und Gemeinden konsultieren müssen, bevor sie Bewilligungen für solche Anlässe erteilen. Auch in diesen Fällen sind nicht nur Gesuche von Städten zu erwarten, und es ist wichtig, dass bei deren Beurteilung lokale Kenntnisse einfließen.

Ausdrücklich positiv wertet der Städteverband die Absicht, die **Halterhaftung im Ordnungsbussengesetz auf juristische Personen auszudehnen**. Diese Reform wird es erleichtern, Verstösse gegen das Strassenverkehrsgesetz und die nachgeordneten Erlasse durch Lenker von Geschäftsfahrzeugen zu ahnden.

Ebenfalls einverstanden ist der Städteverband mit dem weiteren Vorgehen zur künftigen **Regulierung von Fahrdiensten** (Motionen Nantermod und Derder). Er legt aber Wert darauf, dass Praktikerinnen und Praktiker aus Städten in die Erarbeitung des vorgesehenen Fachberichts einbezogen werden, mit dem die Thematik im Hinblick auf mögliche künftige Rechtsanpassungen vertieft werden soll.

Schliesslich regt der SSV an, bereits im Zuge dieser Revision von strassenverkehrsrechtlichen Bestimmungen auch eine **Handhabe gegen Lärmbelästigungen** durch manipulierte Fahrzeugteile und Auspuffanlagen zu schaffen, die in jüngster Zeit zugenommen haben.

Anträge

Basierend auf diesen Einschätzungen und Anliegen ersuchen wir Sie insbesondere, die von Ihnen konkret vorgesehenen Rechtsanpassungen wie folgt zu ergänzen bzw. zu modifizieren:

- ▶ **Betroffene Städte und Gemeinden vor Bewilligungen für Versuche mit automatisiertem Fahren konsultieren:** Die vorgeschlagenen Art. 25d Abs. 1 und 3 SVG sind wie folgt zu ergänzen:
Abs. 1: Das Astra kann befristete Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem bewilligen. *Sofern sich diese nicht auf Nationalstrassen 1. und/oder 2. Klasse beschränken, sind vorgängig die betroffenen Kantone, Städte und Gemeinden zu konsultieren. ((...))*
Abs. 3: Es kann den Entscheid, die den regionalen Rahmen nicht übersteigen, im Einzelfall den Kantonen übertragen. *Diese konsultieren vorgängig die betroffenen Städte und Gemeinden.*
Art. 4: *Das Astra sorgt dafür, dass befristete Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem dokumentiert, ausgewertet und der Öffentlichkeit in einer allgemein verständlichen Weise transparent gemacht werden.*

- ▶ **Keine Helmtragspflicht für Fahrerinnen und Fahrer langsamer E-Bikes sowie für velofahrende Kinder unter 16 Jahren:** Art. 3 Abs. 2e VRV ist beizubehalten. Der bestehende Text ist zu belassen: «(Von der Helmtragspflicht sind ausgenommen) Personen auf Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt.» Auf die zur Diskussion gestellte Helmtragspflicht für velofahrende Kinder unter 16 Jahren ist zu verzichten.



- **Betroffene Städte und Gemeinden vor Bewilligungen für Rundstreckenrennen und andere motor- und radsportliche Veranstaltungen konsultieren:** Der vorgeschlagene Art. 52 Abs. 2 SVG ist wie folgt zu ergänzen:

Art. 2: Andere motor- und radsportliche Veranstaltungen auf öffentlichen Strassen, ausgenommen Ausflugsfahrten, sowie vom Verbot ausgenommene Rundstreckenrennen bedürfen der Bewilligung der Kantone, deren Gebiet befahren wird. *Die Kantone konsultieren vorgängig die betroffenen Städte und Gemeinden.*

Für die Anträge zu den gewünschten Ergänzungen in Bezug auf Abbiegeassistenten, Cargobikes und zur Lärmbekämpfung sowie für unsere weiteren detaillierteren Bemerkungen verweisen wir auf unsere Äusserungen in den beiden Fragebögen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Stv. Direktor

Martin Flügel

Beilagen: erwähnt

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband



Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

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 Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 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 CO ₂ -Emissionen und zur Verbesserung der Sicherheit von schweren Nutzfahrzeugen übernommen werden (verbesserte neue Führerkabinen, längere Heckspoiler und Gewichtskompensation für alternative und emissionsfreie Antriebe von bis zu dreiachsigen Motorfahrzeugen und allen daraus gebildeten Anhängerzügen)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, im Gegensatz zur EU, auch bei vier- und fünfachsigen 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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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: <i>Voraussetzung dafür ist, dass die erforderlichen Kurvenradien bewältigt werden können.</i>		

2.2. Über das Heck herausragende Spoiler für schwere Nutzfahrzeuge

7. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Nutzfahrzeuge Heckspoiler mit Überlänge zur aerodynamischen Optimierung und Verbesserung der CO ₂ -Effizienz aufweisen dürfen? (Art. 38 Abs. 1 Bst. s und Abs. 1 ^{bis} Bst. o E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

8. Sind Sie damit einverstanden, dass über die maximal zulässige Fahrzeuglänge herausragende Heckspoiler zur Verbesserung der CO ₂ -Effizienz nur auf Strassen ausgeklappt bzw. ausgefahren werden dürfen, auf denen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt? (Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmender in Agglomerationen) (Art. 58 Abs. 6 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.4. Kompensation der Länge von Wasserstofftanks

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

2.5. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe

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

2.6. Kompensation des Mehrgewichts emissionsfreier Antriebe

11. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit emissionsfreien Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 2 Tonnen aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1 ^{bis} und 1 ^{ter} E-VTS und Art. 67 Abs. 1 ^{ter} und 1 ^{quater} E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Verkehrszulassungsverordnung vom 27.10.1976 (VZV)

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

12. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit Alternativantrieb und Gesamtgewicht von über 3,50 Tonnen bis 4,25 Tonnen und entsprechende Anhängerzüge mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE geführt werden dürfen? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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 CO ₂ -Emissionen)? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4. Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Straßenfahrzeuge (VTS)

Arbeits- und Ruhezeitverordnung vom 19. Juni 1995 (ARV 1)

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

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass die Ausnahmen betreffend Arbeits- und Ruhezeitvorschriften für Lieferwagen mit alternativen Antrieben und einem Gesamtgewicht über 3,50 Tonnen bis max. 4,25 Tonnen sowie damit gebildeten Anhängerzügen gewährt werden sollen? <i>Art. 4 Abs. 2 Bst. j E-ARV 1 (die Ausnahme von der Fahrtschreibereinbaupflicht ergibt sich aus dem Verordnungstext der ARV 1).</i></p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Der Bonus für alternative Antriebe sollte auf technische Zugeständnisse beschränkt werden. Bei Ausnahmen von Arbeits- und Ruhezeitvorschriften besteht das Risiko, dass die Verkehrssicherheit reduziert wird.</i></p>		

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

<p>16. Sind Sie damit einverstanden, dass solche Lieferwagen mit alternativem Antrieb bis 4,25 Tonnen Gesamtgewicht nicht dem Sonntags- und Nachtfahrverbot unterstehen sollen? <i>(Art. 91 Abs. 3 Bst. a VRV nicht mehr anwendbar als Folge der Änderung von Art. 10 Abs. 2 Bst. b und Abs. 3 E-VTS)</i></p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

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

5. Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000

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

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:		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p><i>Eine Helmpflicht auch für langsame E-Bikes geht aus Sicht der grossen Mehrheit der Mitglieder des Schweizerischen Städteverbandes zu weit. Sie ist nicht verhältnismässig, nicht konsequent und eher willkürlich: Langsame E-Bikes entsprechen mehr oder weniger Velos ohne Tretunterstützung, und sie werden mit vergleichbaren Geschwindigkeiten bewegt, das heisst: die bei Unfällen wirkenden Kräfte sind vergleichbar. Velohelme schützen vor den Folgen von Stürzen auf den Kopf. Gerade schwere Unfälle sind allerdings selten Stürze, sondern in der Regel Kollisionen. Für Velos besteht jedoch, aus Sicht der Städte zu Recht, keine Helmpflicht. Bei den vergleichsweise tiefen Fahrgeschwindigkeiten und entsprechend geringerem Schadenpotenzial sollte hier deshalb auf Eigenverantwortung bzw. auf Empfehlungen gesetzt werden. Insbesondere ist auch zu vermeiden, dass der politisch gewünschte Umstieg breiter Kreise auf Velos oder langsame E-Bikes durch zusätzliche Vorschriften behindert wird.</i></p> <p><i>Mit einer Helmpflicht auch für langsame E-Bikes wären insbesondere auch negative Auswirkungen und logistische Probleme in Bezug auf Velo-Verleihsysteme verbunden, die in den intermodalen Transportketten in Städten eine an Bedeutung gewinnende Rolle spielen sollen. Durch eine Schwächung dieser Systeme würde dieser Ansatz der Städte zugunsten einer klimafreundlicheren und flächeneffizienteren Mo-</i></p>		

<p><i>bilität nicht nur geschwächt, sondern grundsätzlich gefährdet. Nach Einschätzung der grossen Mehrheit der Mitglieder des Schweizerischen Städteverbandes sollten andere Massnahmen für die Verbesserung der Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrern gesetzt werden: Dazu könnten neben besseren Infrastrukturen auch Präventionsmassnahmen zugunsten eines rücksichtsvolleren Verhaltens aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gehören. Das würde sich insbesondere auch positiv auf die Abwicklung der Mobilität auf Mischverkehrsflächen auswirken.</i></p>

21. Würden Sie eine Velohelmtraspflicht 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: <i>Diese Frage ist der Eigenverantwortung der Eltern zu überlassen. Die Wirkung einer solchen Vorschrift dürfte insbesondere auch beschränkt sein, weil Kinder und Jugendliche heute gemäss BfU-Statusbericht 2020 mit 75 Prozent die grösste Helmtragquote unter des Velofahrerinnen und Velofahrern aufweisen.</i>		

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: <i>Diese Massnahme ist sinnvoll, weil diese Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten bis zu 40 und 50 km/h unterwegs sein können. Diese grosse Differenz im Vergleich zu langsamen E-Bikes und Velos überrascht andere Verkehrsteilnehmer oft. In den Städten ist das auch dann der Fall, wenn Radstreifen benützt werden. Heikel sind insbesondere Abbiege- und Kreuzungsmanöver.</i>		

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 Führerinnen und Führer 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? (Art. 178b Abs. 3 E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.2. Nachrüstungspflicht für Geschwindigkeitsmesser

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

3. Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV)

3.1. Mitfahren auf einem Motorfahrrad ohne Helm

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

3.2. Mitführen eines Kindes unter 12 Jahren ohne Helm

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

3.3. Fahren ohne Licht

29. Sind Sie damit einverstanden, dass Personen auf Motorfahrrädern, die tagsüber oh-		
---	--	--

ne 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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Der Betrag sollte höher sein oder wie bei anderen Motorfahrzeugen abgestuft ansteigen, abhängig vom Ausmass der Überschreitung. Zum Beispiel ergeben sich bei 50 km/h in einer Begegnungszone massive Differenzen zur signalisierten Geschwindigkeit, ausserdem ist auch das Schadenpotenzial aufgrund der bei 40–50 km/h wirkenden Kräfte substantiell grösser.</i>		

3.5. Fahren ohne den erforderlichen Geschwindigkeitsmesser

31. Sind Sie damit einverstanden, dass Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrrädern mit Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h im reinen Motorbetrieb oder elektrischer Tretunterstützung über 25 km/h, die ohne Geschwindigkeitsmesser unterwegs sind, künftig mit einer Busse in der Höhe von 20 Franken sanktioniert werden können? (Anhang 1 Ziff. 703.4 E-OBV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Die Busse sollte mindestens doppelt so hoch sein (ist eigentlich Standardausrüstung, zudem soll das Weglassen nicht vor höheren Bussen wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen schützen).</i>		

Weitere Bemerkungen und Änderungsbedarf:

Der Schweizerische Städteverband begrüsst die Absicht des Bundesrats, den Einsatz von klimafreundlichen Fahrzeugen für den Warenverkehr zu erleichtern. Gleichzeitig bedauert er es, dass die vorliegende Revisionsvorlage keine Zulassungen von etwas grösseren und breiteren Cargobikes vorsieht, wie sie in der EU üblich sind. Der SSV hat die entsprechenden Überlegungen basierend auf einer Studie der Städtekonferenz Mobilität zu den Handlungsfeldern für die urbane Logistik der Bundespräsidentin und dem Direktor des ASTRA in einem Schreiben vom 12./13. Februar 2020 dargelegt. Die vorliegende Revision bietet die Chance, um die dort identifizierten Hindernisse für Cargovelos aus dem Weg zu räumen und die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass diese ohne Wettbewerbsnachteile im städtischen Güterverkehr eingesetzt werden können. Entsprechend ist die Vorlage materiell um die folgenden Punkte zu ergänzen:

- Die Gewichtslimite beträgt heute 200 kg, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Wiegt eine Person 90 kg, so verbleiben noch 70 kg Nutzlast. Dies ist eindeutig zu wenig, um Lieferdienste rentabel betreiben zu können. Mit der maximalen Breite von 100 cm kommt ein weiterer erschwerender Umstand hinzu. Entsprechend sind die Gewichtslimite auf 250 kg zu erhöhen und die maximale Breite auf 120 cm.
- Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, damit diese ihren Lieferservice erweitern könnten. Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind jedoch in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie allerdings geprüft und erwiesen sich als sicher im Verkehr.
- Heute sind europaweit Cargobikes im Einsatz, die für grössere Lasten konzipiert sind und ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, sollte sich die Limite neu nach der Anzahl der gesicherten Kindersitze im Cargobike richten.



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 checked="" type="checkbox"/> Übrige
Absender: Schweizerischer Städteverband Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 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? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<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? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

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

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

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

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)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Der Schweizerische Städteverband und die Städte sind mit diesen Bestimmungen grundsätzlich einverstanden. Sie postulieren aber im Art. 25d zwei Ergänzungen. <i>Erstens: Bevor das ASTRA solche Bewilligungen erteilt, die nicht nur Nationalstrassen 1. und/oder 2. Klasse betreffen, sind vorgängig die betroffenen Kantone, Städte und Gemeinden zu konsultieren. Im Falle der regionalen Versuche sind die Kantone zu verpflichten, vorgängig die Städte und Gemeinden zu konsultieren.</i> <i>Zweitens: Aufgrund seiner eigenen Auseinandersetzung mit dem Thema der automatisierten Mobilität ist der Schweizerische Städteverband zudem der Auffassung, dass solche befristeten Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem an eine Dokumentierungspflicht geknüpft werden sollten, damit die Erkenntnisse erfasst, zusammengeführt, ausgewertet und der Öffentlichkeit in einer allgemein verständlichen Weise transparent gemacht werden können.</i>		

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

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<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

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)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Damit ist die Verhältnismässigkeit besser gewährleistet.</i>		

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<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

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

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

14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter 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)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Aufgrund der in unter Punkt 12 und 13 angeführten Anpassungen nicht nötig, unge- wollte Härten müssen nun über den neu geschaffenen Ermessensspielraum abgefe- dert werden. Wenn das Gericht feststellt, dass es sich wirklich um ein Raserdelikt handelt, muss dieses auch entsprechend geahndet werden. Sonst kommt es zu einer «kumulierten» Entlastungen, was den Charakter der Sanktionierung verwässert.</i>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

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)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme /

		nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Zusätzliche und nicht nötige Verwässerung von Raser- und FiaZ-Delikten, welche hohe Schadenpotenziale aufweisen.</i>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrern und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

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)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Im Interesse der Verkehrssicherheit sollte diese gesetzliche Grundlage nicht abgeschafft werden. Aufgrund des technischen Fortschritts und der Digitalisierung sowie von Erfahrungen in anderen Ländern, auf die zurückgegriffen werden kann, dürfte sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessern.</i>		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrern nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: <i>Im Interesse der Verkehrssicherheit sollte diese gesetzliche Grundlage nicht abgeschafft werden. Aufgrund des technischen Fortschritts und der Digitalisierung sowie von Erfahrungen in anderen Ländern, auf die zurückgegriffen werden kann, dürfte sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessern.</i>		

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

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)		
<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:		

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: <i>Der Schweizerische Städteverband und die Städte sind mit diesen Bestimmungen grundsätzlich einverstanden. Sie postulieren aber eine Ergänzung für Art. 52 Abs. 2: In diesem ist festzuhalten, dass die Kantone vor der Erteilung von entsprechenden Bewilligungen die betroffenen Städte und Gemeinden zu konsultieren haben.</i>		

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:		

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:		

¹ SR 0.741.531.951.4

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:		

Weitere Bemerkungen und Änderungsbedarf:

Wir gestatten uns den Hinweis auf weiteren Änderungsbedarf im SVG aufzuzeigen und zu beantragen:

Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Strassenverkehr (Wirksameres Vorgehen gegen manipulierte Abgassysteme)

Die Lärmproblematik im Strassenverkehr durch illegale und manipulierte Fahrzeugteile wie Auspuffanlagen hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen und ist zu einem öffentlichen Ärgernis geworden. Zahlreiche Gesetzeslücken und Unklarheiten erschweren es, dagegen vorzugehen. Insbesondere fehlen klare gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für die Lärmmessung sowie der Messmittel. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Kurzfristig kann in diesem Bereich eine sehr wirkungsvolle präventive Massnahme eingeführt werden. Zur Lärmbekämpfung soll im SVG eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, welche es den Administrativbehörden ermöglicht, fehlerhaften Fahrzeugführern von manipulierten Abgasanlagen den Führerausweis im Sinne eines Warnungsentzuges zu entziehen. Zudem soll die Polizei beauftragt werden, Führerausweise entsprechend sofort abzunehmen. Diese Möglichkeit bestand schon früher einmal in Art. 54 Abs. 3 a SVG. Hiermit könnte eine präventive Wirkung erzielt werden.

Einführung von Totwinkel-Assistenten (Abbiegeassistenten) für schwere Motorwagen (Lastwagen, Reiseautos etc.)

Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen beim Rechtsabbiegen von Lastwagen, welche parallelfahrende Velofahrende übersehen. Meistens enden diese Unfälle tödlich. Diesbezüglich wird eine beschleunigte Anpassung des nationalen Rechts an das europäische Recht beantragt (vgl. die Verordnung (EU) Nr. 2019/2144 des europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1-40).

Die technischen Möglichkeiten zur Beseitigung des «toten Winkels» bestehen bereits heute (Kostenpunkt rund ca. max. CHF 2000.-). Daher wäre eine kürzere Übergangsfrist als diejenige der EU zu fordern.