Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation X Übrige
Absender: Swiss Primebike Group AG Vadianstrasse 40 9000 St.Gallen mail@primebike.ch 071 223 14 46
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. 2bis E-SVG)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

9.	Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (*Art. 105bis E-SVG)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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 Garantiegewichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (*Art. 9 Abs. 2bis und 3bis E-SVG)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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 «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (*Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahrunfähigem 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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperren 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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperren nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (*Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X 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? (A*rt. 6a Abs. 2 E-SVG)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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)*			
	X JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung stellt E-Bikes strafrechtlich wieder auf Höhe von Fahrrädern und ist in diesem Sinne verhältnismässig.		

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. 2bis E-SVG)*			
	X JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Eine solche Regelung ermöglicht es, rasch und flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen im Strassenverkehr durch neue Fahrzeug-Technologien zu reagieren. Voraussetzung muss aber bleiben, dass solche Ausnahmebewilligungen auf dem politischen Weg abgesegnet werden müssen.		

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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*			
	X JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Diese Anpassung ermöglicht Unternehmen eine transparente Bearbeitung von Ordnungsbussen.		

Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation X Weitere interessierte Kreise
Absender: Swiss Primebike Group AG Vadianstrasse 40 9000 St.Gallen mail@primebike.ch 071 223 14 46
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 CO_2-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)?		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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?		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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?		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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. 2bis 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.)		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)?		
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

Verkehrsregelnverordnung 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. 1ter Bst. a E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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. 1bis Bst. o E-VTS)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

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)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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. 1ter Bst. b E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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. 1bis und 1ter E-VTS und Art. 67 Abs. 1ter und 1^{quater} E-VRV)*		
	☐ JA	☐ NEIN	X 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. 1bis und 1ter E-VTS und Art. 67 Abs. 1ter und 1^{quater} E-VRV)*			
	☐ JA	☐ NEIN	**X** 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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X 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

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? *Art. 4 Abs. 2 Bst. j E-ARV 1 (die Ausnahme von der Fahrtschreibereinbaupflicht ergibt sich aus dem Verordnungstext der ARV 1)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X 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 umdefinierten Fahrzeuge nicht mehr.) *(Art. 10 Abs. 2 Bst. b E-VTS)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X 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? *(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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X 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? *(Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X 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)*			
	☐ JA	☐ NEIN	X keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:		

B) Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

1. Verkehrsregelnverordnung 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)

☐ JA	**X** NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gegen die Helmpflicht für mitgeführte Personen auf Motorfahrrädern machen wir dieselben Argumente geltend wie unter dem nachfolgenden Punkt 20 genannt.

Zusätzlich machen wir folgende Argumente geltend:

- Die vorgesehene Helmpflicht beeinträchtigt die Geschäftstätigkeit von Elektro-Rikschas für den Personentransport wesentlich. **Da solche Fahrzeuge mehrheitlich einen geschlossenen Aufbau besitzen, sind schwerwiegende Kopfverletzungen aber selten.** Solche Elektro-Rikschas können aber als Alternative Motorwagen-Taxis für eine Verlagerung des Verkehrs in Städten sehr dienlich sein und sind deshalb nicht mit zusätzlichen Vorschriften zu behindern
- Die vorgesehene Helmpflicht für Kinder gilt auch für Cargobikes und schmälert damit die Attraktivität dieser leichten Transport-Leichtmotorfahrräder für Familien. **Ein Sicherheitsgewinn ist durch die Helmpflicht für mitfahrende Kinder bei Cargobikes nicht gegeben, da diese bereits auf geschützten Sitzplätzen gemäss Art. 18, Ziffer b, VTS transportiert werden.** Diese Sitze befinden sich zudem bei handelsüblichen Cargobikes in einer Wanne vor dem Lenker, wodurch Kinder zusätzlich vor schweren Kopfverletzungen bei Unfällen geschützt sind.
- Mit einer Helmpflicht für Kinder, die auf dem E-Bike mitgeführt werden, entsteht **eine Benachteiligung gegenüber anderen vergleichbar sicheren Kindertransportmöglichkeiten auf dem nicht-motorisierten Cargobike oder im Anhänger**, der von einem Fahrrad oder einem E-Bike gezogen wird.

Wir beantragen daher, dass auf eine Helmpflicht für mitgeführte Personen auf Motorfahrrädern vollständig verzichtet wird.

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)

☐ JA	**X** NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gegen eine Helmpflicht für Lenkerinnen und Lenker aller Motorfahrräder machen wir folgende Argumente geltend:

- Bei der technischen Ausstattung und bei den Verkehrsregeln haben die Schweizer Behörden dem Leitgedanken gefolgt, **dass E-Bikest mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h dem Fahrrad ohne Hilfsantrieb gleichgestellt ist. Dieser Leitgedanke hat wesentlich zur heutigen Popularität der E-Bikes in der Schweiz beigetragen.** Das E-Bike kann so seiner bedeutende Rolle bei der angestrebten Verlagerung der Mobilität in Städten gerecht werden. Der gesellschaftliche Nutzen einer gezielten Förderung des Langsamverkehrs in den Bereich Gesundheitsförderung, Entlastung der Verkehrswege und Schutz der Umwelt wurde in der Schweiz und im Ausland durch zahlreiche Studien belegt.
- Mit einer Helmpflicht für die langsame E-Bike Klasse wird ein deutliches Ungleichgewicht zum Fahrrad geschaffen. **Dieses steht in keinem Verhältnis zu den Unterschieden bei der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeit, die im Schnitt nur etwas 5 km/h höher ist** (17 km/h im Vergleich zu 12 km/h, gemäss Auswertungen des Mikrozensus Schweiz).
- In verschiedenen Ländern, **wo eine Helmpflicht für Radfahrer eingeführt wurde, ging in der Folge die Nutzung des Fahrrades um bis zu einem Drittel zurück**, z.B. in einzelnen Bundesstaten der USA und Kanada, in Neuseeland und Australien (vgl. https://www.zukunft-mobilitaet.net/5881/verkehrssicherheit/radhelmpflicht-pro-contra-studien-laender/. Dadurch wird die von vielen Schweizer Städten angedachte Förderung des Langsamverkehrs wesentlich beeinträchtigt
- Lenkerinnen und Lenker von E-Bikes der langsamen Klasse tragen in der Schweiz bereits sehr häufig einen Helm. Die Quote liegt gemäss Zählungen der BFU im Jahr 2019 bei 65 %. Bei Nutzern von Fahrrädern ohne Hilfsmotor liegt die Helmtragequote bei 52 %. **Die Bereitschaft, einen Helm zu tragen ist bei Lenkerinnen und Lenkern von E-Bikes bereits sehr hoch. Eine Helmpflicht bringt dadurch nur einen verhältnismässig geringen Zusatznutzen**..
- Mit einer Helmpflicht bei langsamen E-Bikes würde die Schweiz **einen europaweit einzigartigen Sonderweg** gehen und wesentlich schärfere Bestimmungen einführen als die Nachbarländer. Daraus folgend sind im grenzüberschreitenden Langsamverkehr und im Tourismus schwerwiegende Nachteile zu erwarten.
- Die als Argument für eine Helmpflicht angeführten Umfallzahlen steigen parallel mit der Verbreitung von E-Bikes in der Schweizer Bevölkerung. Der Mikrozensus 2015 zeigt zudem, dass mit dem E-Bike deutlich längere Strecken zurückgelegt werden als mit dem Velo. **Gemessen am enormen Anstieg der Fahrkilometer relativieren sich somit die Unfallzahlen**.
- Die als Argument für eine Helmpflicht zitierten Unfallzahlen sagen nichts darüber aus, ob die verunfallte Lenkerin, der verunfallte Lenker des E-Bikes bereits einen Helm trug oder nicht, und die Klassierung von schweren Verletzungen sagt nichts darüber aus, ob es sich dabei um Kopfverletzungen handelt, die mit einem Helm hätten verringert werden können. **Die hohe Helmtragequote bei Lenkerinnen und Lenkern von langsamen E-Bikes (65% gemäss Zählungen der BFU im Jahr 2019) lässt die Vermutung zu, dass viele Elektrovelofahrende sich bei einem Unfall schwere Verletzungen zuzogen, obwohl sie einen Helm trugen**. Gestützt wird diese These durch verschiedene Studien, die den Nutzen eines Helms bei Verkehrsunfällen relativieren: https://injuryprevention.bmj.com/content/21/1/47 und https://www.zukunft-mobilitaet.net/116906/analyse/wirksamkeit-radhelm-studie-thompson-rivara-kritik/
- **Verschiedene Studien belegen, dass ein Velohelm keinen Unfall verhindert**. Er mindert im Idealfall nur die Folgen eines Unfalls. Um eine echte Unfallprävention zu betreiben müssten die Verkehrswege für Velofahrende deutlich sicherer angelegt werden. Beispiele aus Holland unterstützen dies: Dort besteht eine hervorragende Infrastruktur für Radfahrende. Die Zahl der Unfälle mit schweren Verletzungen und tödlicher Folge bei Lenkerinnen und Lenkern von Velos und E-Bikes ist sehr tief, und das obwohl die Helmtragequote deutlich tiefer ist als in der Schweiz: .https://www.dekra-roadsafety.com/media/47-studie-helmtragequote-hauptstaedte.pdf und

	https://de.statista.com/statistik/daten/studie/462202/umfrage/verkehrsunfaelle-in-den-niederlanden-getoetete-fahrradfahrer/ Aus diesen Gründen beantragen wir, dass auf eine Helmpflicht für Lenkerinnen und Lenker von E-Bikes der langsamen Klasse vollständig verzichtet wird.

21. Würden Sie eine Velohelmtragpflicht für Kinder bis 16 Jahre auf nicht motorisierten Velos unterstützen? *(Frage ohne Änderungsvorschlag)*			
	☐ JA	**X** NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Gegen die Helmpflicht für Kinder und Jugendliche machen wir dieselben Argumente geltend wie unter dem vorausgehenden Punkt 20 genannt: Eine Helmpflicht verhindert keinen einzigen Unfall, im Gegensatz zu einer gezielten Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Derr Nutzen eines Helms zur Senkung von schweren Verletzungen kann angezweifelt werden und es besteht die Gefahr, dass durch die Helmpflicht die Nutzung von Fahrrädern bei Kindern und Jugendlichen deutlich zurückgeht. **Gemäss Zählungen der BFU im Jahr 2019 tragen bereits 75 % der Kinder bis 14 Jahre einen Velohelm. Eine Pflicht ist deshalb unverhältnismässig.** Zudem verweisen wir darauf, dass sich **das Schweizer Parlament zuletzt 2012 eindeutig gegen eine Helmpflicht für Kinder und Jugendliche ausgesprochen hat.** Wird die Idee nun wieder aufgenommen, wird dieser Entscheid missachtet. Aus diesen Gründen beantragen wir, dass die Idee einer Helmpflicht für Kinder und Jugendliche auf dem Velo nicht weiter verfolgt wird.		

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)

☐ JA	**X** NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Gegen die Pflicht für das Tagfahrlicht, insbesondere für E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h und für E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h sprechen wir uns aus, weil diese nicht pauschal Sinn macht und technisch nicht in jeder Fahrsituation umsetzbar ist.

- Gemäss Zahlen von Velosuisse handelt es sich bei rund 33 % der aktuell verkauften E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h um **E-Mountainbikes**, die für den sportlichen Gebrauch und nicht für den Strassenverkehr ausgelegt sind. In vielen Fahrsituationen bringt ein Tagfahrlicht bei diesen Fahrzeugen **keinen Zusatznutzen.** Es besteht aber die Gefahr, dass durch das Tagfahrlicht an E-Mountainbikes **Fussgänger und Wanderer auf unbefestigten Wegen geblendet** werden.
- Mit dieser Regelung würde die Schweiz **gegenüber den anderen europäischen Ländern einen Sonderweg** beschreiten. Da die Herstellung und der Vertrieb von E-bikes unterdessen sehr stark internationalisiert ist, stellt die Regelung ein technisches Handelshemmnis dar, dar, das sich negativ auf Angebot und Preise auswirken würde. Dies stünde dem Ziel entgegen E-bikes zu fördern zur Entlastung der Städte und Förderung der Gesundheit.
- Als Folge eines europaweiten Sonderwegs sind **im grenzüberschreitenden Langsamverkehr und im Tourismus schwerwiegende Nachteile** zu erwarten.
- E-Bikes der schnellen Klasse sind gemäss Art. 179a VTS mit einer fest installierten Beleuchtung ausgestattet. Diese Beleuchtung ist bei handelsüblichen Fahrzeugen dieser Klasse an das Antriebssystem gekoppelt: Ist der Motor ausgeschaltet, kann das Licht nicht eingeschaltet werden. **Wird nun eine Pflicht für ein Tagfahrlicht eingeführt, verunmöglicht dies Lenkerinnen und Lenkern von E-Bikes der schnellen Kategorie die Durchfahrt in Fussgängerzonen und Waldwegen mit abgeschaltetem Motor, so wie dies gesetzlich vorgeschrieben ist** (Art. 19 Abs. 1 Bst. c SSV). **Die schränkt die Nutzung von E-Bikes der schnellen Klasse innerorts an vielen Schweizer Städten stark ein, da Fahrradwege oft durch Mischverkehrszonen mit Motorfahrrad-Verbot geführt werden.**
- Ausnahmeregelungen für die oben genannten Fälle erscheinen uns nicht als sinnvoll, weil von den Lenkerinnen und Lenkern von E-Bikes zusätzliche Kenntnisse über die situationsbezogenen Vorschriften verlangen und dies die Nutzung verkompliziert und erschwert.

Aus diesen Gründen beantragen wir, dass auf die Pflicht für ein Tagfahrlicht bei E-Bikes der langsamen und der schnellen Klasse verzichtet wird.

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)

☐ JA	**X** NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

	Bemerkungen / Änderungsantrag: Aufgrund der unter 22 genannten Argumente beantragen wir, dass die Ausnahmen zusätzlich auch für E-Bikes der langsamen und der schnellen Klasse gelten

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)*			
	X JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Grundsätzlich befürworten wir, dass sich alle motorisierten Fahrzeugtypen an die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten zu halten haben. Die angedachte Regelung zur Umsetzung in der VTS betrachten wir aber nicht als praxistauglich und beantragen daher eine Anpassung (siehe Bemerkungen/Antrag nachfolgende Punkt 25 und 26).		

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 Motorfahrräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h im reinen Motorbetrieb oder mit Tretunterstützung von mehr als 25 km/h künftig mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein müssen? *(Art. 178b Abs. 3 E-VTS)*

☐ JA	**X** NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Umsetzung **der Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsmesser analog zum geltenden EU-Recht ist für Schweiz technisch nicht umsetzbar**. Dies, weil die entsprechenden EU-Normen aufbauend sind auf anderen Ausstattungsvorschriften, die in der Schweiz nicht gelten.

Bei allen handelsüblichen E-Bikes der schnellen Klasse ist ein Geschwindigkeitsmesser fest integrierter Bestandteil des Antriebssystems. Dieser Geschwindigkeitsmesser erfüllt in der Regel die Anforderungen der Verordnung (EU) 168/2013 und Verordnung (EU) Nr. 3/2014 31, Anhang VIII Ziff. 1.2.1. In Einklang mit diesen Vorschriften können professionelle Mechaniker, teilweise auch Besitzer des schnellen E-Bikes in einem engen Rahmen gewisse Feineinstellungen am Geschwindigkeitsmesser vornehmen, damit dieser möglichst exakt die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit anzeigt. Diese Funktion ist notwendig, die Unterschiede des Reifenvolumens und verschiedenere Übersetzungen beim mechanischen Antrieb (Zähnezahl der Antriebsritzel) zu korrigieren. Der Spielraum dieser Einstellungen ist schmal gewählt, damit durch Manipulationen das E-Bike nicht bis zu einer höheren Geschwindigkeit unterstützt als zugelassen. Möglich wird dies, weil E-Bikes in der EU der Maschinenrichtlinie 2006/42/EG entsprechen müssen. Diese schränkt für den Tausch von technischen Teilen die Auswahl stark ein auf Produkte, die gleiche oder sehr ähnliche Eigenschaften besitzen wie die ab Werk vom Hersteller verbauten Teile. Dazu gehören auch Verschleissteile wie Antriebsritzel und Reifen. Hersteller von E-Bikes führen im Einklang mit der Maschinenrichtlinie Listen mit den freigegebenen Teilen für den Tausch im Falle von Verschleiss und Defekt.

In der Schweiz kommt die europäische Maschinenrichtlinie nicht zur Anwendung, und es gibt keine anderen, vergleichbaren Vorschriften zum Bauteile-Tausch. In der Folge geben viele E-Bike Hersteller und Importeure auch keine Bauteile-Tauschlisten für ihre E-Bikes heraus. Professionelle Mechaniker und Besitzerinnen/Besitzer können daher an einem E-Bike im Einklang mit den Schweizer Vorschriften Bauteile verbauen, die andere Spezifikationen aufweisen als die original verbauten Bauteile. Es besteht die Möglichkeit, dass sich durch diesen Teiletausch die Unterstützungsgeschwindigkeit stärker ändert, als dies durch den EU-Regelkonformen Geschwindigkeitsmesser angepasst werden kann. **Also Folge davon kann der Geschwindigkeitsmesser die effektiv gefahrene Geschwindigkeit nicht mehr exakt genug anzeigen.** Die Lenkerin und der Lenker eines E-Bikes kann dadurch ein E-Bike unverschuldet schneller fahren als dies erlaubt ist.

Wir beantragen daher, dass auf eine Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsmesser entsprechend den Anforderungen der Verordnung (EU) 168/2013 und Verordnung (EU) Nr. 3/2014 31 , Anhang VIII Ziff. 1.2.1 verzichtet wird. Wir beantragen weiter, dass keine eigenständigen Zulassungsregelungen für Geschwindigkeitsmesser ausgearbeitet werden. **Praktisch alle Hersteller von E-Bike Antrieben**

	sind international tätig und sie werden kaum oder nur mit erheblichen Mehrkosten für den vergleichsweise kleinen Schweizer Markt extra angepassten Geschwindigkeitsmesser bauen. Eine Einführung einer solchen eigenständigen Zulassungsregel wäre damit ein schwerwiegendes technisches Handelshemmnis, und dieses gilt es zu vermeiden, um die Attraktivität der schnellen E-Bikes in der Schweiz zu erhalten. Wir empfehlen anstelle davon, dass lediglich ein handelsüblicher Fahrrad-Tachometer als Geschwindigkeitsmesser für schnelle E-Bikes vorgeschrieben ist. Voraussetzung ist, dass dieser die gefahrene Geschwindigkeit jederzeit (auch nachts, bei grellem Sonnenlicht) exakt und unabhängig von original verbauten oder ausgetauschten Bauteilen an einem E-Bike anzeigen kann, wenn der Antriebsystem-eigene Geschwindigkeitsmesser des E-Bikes dazu nicht in der Lage ist.

2.2. Nachrüstungspflicht für Geschwindigkeitsmesser

26. Sind Sie damit einverstanden, dass spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der Ausrüstungspflicht auch vorher bereits in Verkehr stehende Motorfahrräder mit einer Geschwindigkeitsanzeige nach Artikel 178*b* Absatz 3 E-VTS ausgerüstet sein müssen? *(Art. 222q Abs. 1 E-VTS)*			
	☐ JA	**X** NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: **Wir sprechen uns gegen die Nachrüstung eines Geschwindigkeitsmessers entsprechend dem geplanten Artikel 178*b* Absatz 3 E-VTS aus, da uns diese Regelung nicht in der Praxis umsetzbar erscheint.** Als Argumente dafür machen wir die unter Punkt 25 aufgeführten Gründe geltend. Zusätzlich machen wir folgende Argumente geltend: In der Schweiz konnten schnelle E-Bikes bereits sehr mehr als zwanzig Jahren gesetzeskonform gefahren werden. Eine beachtliche Zahl davon wurde in Verkehr gebracht, bevor die Verordnung (EU) 168/2013 und Verordnung (EU) Nr. 3/2014 31 , Anhang VIII Ziff. 1.2.1 in Kraft traten und für eine Harmonisierung der Geschwindigkeitsanzeige sorgten. Die meisten dieser älteren E-Bikes verfügen daher noch über keinen Geschwindigkeitsmesser, der diese Vorgaben erfüllt. Es ist nicht klar, wie viele dieser älteren E-Bikes der schnellen Klasse sich heute noch im Verkehr befinden, da entsprechende Zulassungsstatistiken fehlen. Das Fachbüro dynaMot schätzt aber aufgrund der Verkaufszahlen, dass heute noch zwischen 2‘500 und 5‘000 schnelle E-Bikes gefahren werden, die vor 2013 in Verkehr gebracht wurden. An diesen E-Bikes lässt sich in der Regel keine Geschwindigkeitsanzeige mehr nachrüsten, die den Verordnungen (EU) 168/2013 und EU) Nr. 3/2014 31, Anhang VIII Ziff. 1.2.1 entsprechen. Dies, weil die Hersteller einiger populärer Antriebssysteme entweder nicht mehr existieren (BionX, Dolphin, Electragil Impuls, Estelle, MPF) oder die damals verbauten Motorensysteme nicht nachrüstbar sind mit EU-regelkonformen Geschwindigkeitsmessern (Flyer, Specialized, Stromer). **Eine Nachrüstungspflicht für Geschwindigkeitsmesser entsprechend der EU-Vorordnungen würde daher zwangsläufig bedeuten, dass diese Fahrzeuge nicht mehr gefahren werden können, obwohl sie technisch ansonsten noch voll funktionstüchtig sind**. Wir empfehlen anstelle davon, dass lediglich ein handelsüblicher Fahrrad-		

	Tachometer als Geschwindigkeitsmesser für schnelle E-Bikes vorgeschrieben ist. Voraussetzung ist, dass dieser die gefahrene Geschwindigkeit jederzeit (auch nachts, bei grellem Sonnenlicht) exakt und unabhängig von original verbauten oder ausgetauschten Bauteilen an einem E-Bike anzeigen kann,

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)*			
	☐ JA	**X** NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir lehnen diese Ordnungsbussen ab, weil wir der Überzeugung sind, dass eine Helmpflicht für Mitfahrende auf E-Bikes nicht verhältnismässig ist. Die Argumente dazu haben wir unter Punkt 19 und 20 dargelegt.		

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)*			
	☐ JA	**X** NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir lehnen diese Ordnungsbussen ab, weil wir der Überzeugung sind, dass eine Helmpflicht für mitgeführte Kinder auf E-Bikes nicht verhältnismässig ist. Die Argumente dazu haben wir unter Punkt 19 und 20 dargelegt.		

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)*			
	☐ JA	**X** NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir lehnen diese Ordnungsbussen ab, weil wir der Überzeugung sind, dass die Verpflichtung für ein Tagfahrlicht für E-Bikes nicht verhältnismässig ist. Die Argumente dazu haben wir unter Punkt 22 dargelegt.		

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)*			
	X JA	☐ NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir unterstützen die Möglichkeit, Lenkerinnen und Lenker von E-Bikes zu büssen, die sich nicht an die geltenden Geschwindigkeitsvorschriften halten.		

3.5. Fahren ohne den erforderlichen Geschwindigkeitsmesser

31. Sind Sie damit einverstanden, dass Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrrädern mit Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h im reinen Motorbetrieb oder elektrischer Tretunterstützung über 25 km/h, die ohne Geschwindigkeitsmesser unterwegs sind, künftig mit einer Busse in der Höhe von 20 Franken sanktioniert werden können? *(Anhang 1 Ziff. 703.4 E-OBV)*			
	☐ JA	**X** NEIN	☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag: Wir lehnen diese Ordnungsbussen ab, weil wir der Überzeugung sind, dass ein obligatorischer Geschwindigkeitsmesser entsprechend den EU-Verordnungen nicht vereinbar ist den übrigen gesetzlichen Rahmenbedingungen in der Schweiz und praktisch nicht anwendbar. Die Argumente dazu haben wir unter Punkt 25 und 26 dargelegt.		

Swiss Primebike Group AG
Vadianstrasse 40
9000 St.Gallen
mail@primebike.ch
071 223 14 46

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Antrag Anpassung Zulassungsbestimmungen für Velos- und Elektrovelos

Transportfahrräder und Elektro-Transportfahrräder werden als zukunftsweisende neue Mobilitätsformen für Privatpersonen und Unternehmen betrachtet, weil sie wesentlich zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrswege beitragen können. Sie brauchen im ruhenden und fahrenden Zustand weniger Platz, sind nahezu geräuschlos und emmissionsfrei, können flexibel und kostengünstig eingesetzt werden.

Verschiedene europäische Länder wie z.B. Deutschland, Dänemark, die Niederlande, Grossbritannien haben dies bereits erkannt und fördern gezielt:
http://cyclelogistics.eu/events/webinar/cargobike-academy-2020-cargobike-boom-europe

In der Schweiz spielen Cargobikes im Vergleich zum übrigen Europa bislang noch eine unbedeutende Rolle. Dies ist hauptsächlich darauf zurück zu führen, dass die Schweizer Strassenverkehrsverordnung das Potenzial dieser Fahrzeuge stark einschränkt:

https://www.nzz.ch/mobilitaet/fahrrad/cargo-velos-klimaschutz-versus-gesetzgebung-ld.1454674?fbclid=IwAR1ySyRxi62pTEOvLX6e0tzAQVtpj0g-kMOoQ5MhDbJtc7U5Y18_GA3ANeA

Die Schweizer Vorschriften sind deutlich strenger als diejenigen in der Europäischen Union. Eine Angleichung der Gesetze wäre im Sinne einer Umlagerung des Verkehrs aus raumplanerischen, ökologischen und gesellschaftlichen Gründen begrüssenswert.

Darüber hinaus trägt die aktuelle Gesetzgebung einigen neu entstandenen Fahrzeugkategorien bei Leicht-Motorfahrrädern nicht Rechnung. Durch die strikte gesetzliche Limitierung von Elektro-Tandems, Elektro-Jugendfahrrädern und Velomobilen wird das Verlagerungspotenzial dieser neuen Fahrzeugkategorien deutlich eingeschränkt. Auch hier ist eine Angleichung an die liberalere Gesetzgebung in den Europäischen Nachbarländern wünschenswert.

Mit ein paar Anpassungen könnten bei folgenden Fahrzeugtypen Erleichterungen in der Verordnung begünstigen

1. Tandems
2. Dreiräder / Mehrspurfahrzeuge
3. Velomobile / Kabinenräder
4. Kindertransport in Transporträder
5. Maximal Gewicht von Motorfahrrädern und Leichtmotorfahrrädern
6. Anhänger Maximalgewicht
7. Elektrovelos für Kinder
8. Transport Personen mit Behinderungen

1.) Tandems: Zulassung von E-Tandems auch für Menschen ohne Behinderung

Auf Grund der aktuellen Verordnung dürfen Tandems mit Elektromotor nur genutzt werden, wenn der Beifahrer eine Behinderung hat. Das ist beim aktuellen Stand der Technik nicht mehr nachvollziehbar. An E-Tandems erfreuen sich auch unbehinderte Paare und werden von Familien mit Kindern und Jugendlichen eingesetzt. Kommt dazu, dass Familien, welche sich ein E-Tandem für den Transport eines behinderten Kindes/Jugendlichen kaufen, das Tandem zwischenzeitlich auch für andere Familienmitglieder nutzen möchten, was aktuell illegal ist. Zudem schränkt die Gesetzeslage den Weiterverkauf eines E-Tandems für Familien mit einem behinderten Kind ein. Es ist gar zu überlegen, ob E-Tandem auch als Motorfahrräder (also mit einer Unterstützung bis 45km/h) zugelassen werden sollten. Aus technischer Sicht spricht wenig dagegen Gut wäre, wenn das Gesetzt so formuliert würde, dass als Leichtmotorfahrrad auch mehrspurige Fahrzeuge (Trikes oder Quads) zugelassen würden. Diese sind zwar sehr selten, man vertut sich aber nichts, wenn man diese nicht durch eine unglückliche Formulierung ausgeschlossen werden. Zudem wirkt sich eine Mehrspurigkeit bei höherem Systemgewicht positiv auf die Fahrstabilität aus, was zu einem geringeren Unfall- und Verletzungsrisiko führt gegenüber einen einspurigen Fahrzeug.

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
Art. 18[1] Motorfahrräder «Motorfahrräder» sind: a. einplätzige, einspurige Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und:[2]	**Art. 18[1] Motorfahrräder** «Motorfahrräder» sind: a. **einspurige oder mehrspurige** Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und:[2]
b. **«Leicht-Motorfahrräder»,** das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt, und die:[4] 1. einplätzig sind, 2.[5] speziell für das Mitführen einer behinderten Person eingerichtet sind, 3.[6] aus einer speziellen Fahrrad-Rollstuhl-Kombination[7] bestehen, oder 4.[8] speziell für das Mitführen von höchstens zwei Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;	b. **«Leicht-Motorfahrräder»,** das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt, und die:[4] 1. einplätzig sind**, oder mehrplätzig, sofern gleich viele Pedalpaar wie Sättel vorhanden sind** 2.[5] speziell für das Mitführen **von bis zu zwei Personen** eingerichtet sind, 4.[8] speziell für das Mitführen von höchstens **vier** Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;

2.) Dreiräder / Mehrspurige Fahrzeuge auch als Motorfahrräder zulassen

Die derzeitigen Ausgestaltung der Verordnung schliess Dreiräder oder andere Mehrspurfahrzeuge als Motorfahrräder aus. Das ist aus technischer Sicht nicht nachvollziehbar. Es gibt eine Reihe von Elektro-Liegedreirädern welche für diese Klasse geeigent sind. Auf Grund ihrer Bauart (tiefer Schwerpunkt, drei Bremsen) stehen sie bezüglich Sicherheit und Fahrverhalten den zweiräderigen Motorfahrrädern nicht nach. Sie eigenen sich jedoch auf Grund des bequemen Sitzposition, der guten Aerodynamik und der Möglichkeit zur (Teil-)Verschalung bestens als Pendler-Fahrzeuge und haben auf Grund der Fahrsicherheit und des möglichen Wetterschutzes ein grosses Potential um Pendel vom Auto/ÖV auf das Velo umsteigen zu lassen. Insbesondere bei den Kabinenräder ist danke E-Bike-Motor in den nächsten Jahren eine starke Entwicklung voraus zu sehen. Das Potential ist deutlich grösser, wenn der Hilfsantrieb auch in Geschwindigkeiten über 25 km/h noch unterstützt. Daher sollte das Gesetzt dahin gehend angepasst werden

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
Art. 18[1] Motorfahrräder «Motorfahrräder» sind: a. einplätzige, einspurige Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und:[2]	**Art. 18[1] Motorfahrräder** «Motorfahrräder» sind: a. **einplätzige Fahrzeuge** mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und:[2]
b.	b. **«Leicht-Motorfahrräder»,** das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt, und die:[4] 1. einplätzig sind, oder Mehrplätzig, sofern gleich viele Pedalpaar wie Sättel vorhanden sind

3.) Velomobile / Kabinenräder

Die derzeitige Ausgestaltung der Verordnung schliess aus, dass Velomobile / Kabinenräder mit Zusatzantrieb ausgerüstet werden dürfen. Das ist aus technischer Sicht nicht nachvollziehbar und schränkt die Verbreitung dieser Fahrzeuge unnötig ein. Gerade mit einem leichten Zusatzantrieb wären diese in der Schweiz eine sinnvolle Alternative zum Auto. Sie sind leichter, leiser, brauchen weniger Platz, erlauben mit Zusatzmotor akzeptabel Durchschnittsgeschwindigkeit und verbrauchen dafür nur sehr wenig Energie.
Auf Grund der Fahrsicherheit und des möglichen Wetterschutzes ein grosses Potential um Pendel vom Auto/ÖV auf das Velo umsteigen zu lassen. Insbesondere bei den Kabinenräder ist danke E-Bike-Motor in den nächsten Jahren eine starke Entwicklung voraus zu sehen. Das Potential ist deutlich grösser, wenn der Hilfsantrieb auch in Geschwindigkeiten über 25 km/h noch unterstützt. Daher sollte das Gesetzt dahin gehend angepasst werden
Die Fahrzeuge stehen bezüglich Sicherheit und Fahrverhalten den zweiräderigen Motorfahrrädern nicht nach. Sie eigenen sich jedoch auf Grund des bequemen Sitzposition, der guten Aerodynamik und der Möglichkeit zur (Teil-)Verschalung bestens als Pendler-Fahrzeuge und haben auf Grund der Fahrsicherheit und des möglichen Wetterschutzes ein grosses Potential um Pendel vom Auto/ÖV auf das Velo umsteigen zu lassen.

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
Art. 178, Abs. 6 a. geschlossene Aufbauten sind nicht erlaubt	**Art. 18[1] Motorfahrräder** a. geschlossene Aufbauten **sind erlaubt, sofern sie so ausgestaltet sind, dass die Sicht für sicheres Fahren nicht eingeschränkt wird.**

4.) Kindertransport in Transporträdern

Begründung/Hintergrund:
Das Velo hat gerade auch durch die Entwicklung des E-Bikes an Popularität und gewonnen und ist zum ernst zu nehmenden Mobilitätsträger geworden. Insbesondere auch für Familien. Die derzeitige Ausgestaltung der Verordnungen lässt jedoch den Transport von Maximal drei Kindern durch eine fahrradfahrende erwachsene Person zu, und auch dies nur in zwingender Kombination mit einem Kinderanhänger.
Zudem führt die aktuelle Regelung eine Ungleichbehandlung zwischen Transportvelo und Kinderanhänger. Der Kinderanhänger darf korrekterweise auch von schnellen Elektrovelos gezogen werden, in schnellen Transportvelos dürfen aber keine Kinder befördert werden. Dies ist gerade auch aus technischer Sicht nicht nachvollziehbar. Transortvelos sind nicht generell unsicherer zu fahren wie die E-Bike-Kinderanhänger Kombination, haben aber sogar den Vorteil, dass das Gewicht der Kinder direkt gebremst wird. Beim Kinderanhänger, welcher hinter dem E-bike herläuft ist dies nicht der Fall, weil diese bislang kaum mit Bremsen ausgerüste sind.

Aus diesem Grund sollte man auch Kinder in einem S-Pedelec transportieren dürfen. Wir könnten aber auch damit leben, dass man bei einem Transport von Kindern oder erwachsenen Personen eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h hätte. So wie es bei Autoanhängern ist, welche mit der Maximalgeschwindigkeit von 80km/h unterwegs sind.

Die S-Pedelecs haben grosses Potenzial, die Mobilität in die richtige Richtung zu bringen, welche die 2000W-Gesellschaft voraussetzt. Ein Cargo S-Pedelec hat die viel grössere Chance, ein Auto zu ersetzen, weil es im Vergleich zu einem Pedelec auch für längere Strecken geeignet ist. Beispiel: Ein Vater bringt seine drei Kinder in die Krippe und fährt danach direkt weiter zu seiner Arbeit. Er wird mit der aktuellen Gesetzeslage gezwungen, ein langsames zu kaufen, nur weil er auch Kinder transportieren möchte. Ein langsames E-Bike ist aber evtl. für seinen längeren Arbeitsweg nicht mehr genug attraktiv.

Was müsste geändert werden:
Eine Vernünftige Regelung wäre, dass Transportvelos in der Motorfahrrad-Kategorie (also mit einer Unterstützung über 25km/h) maximal zwei Kinder transportieren dürften
Transportvelos ohne Zusatzmotor oder als Leichtmotorfahrräder (also mit einer Unterstützung bis 25km/h) bis maximal 4 Kinder transportieren dürften, sofern entsprechend sichere Sitze vorhanden sind, oder alternativ bis Maximal Zwei Kinder auf dem Zugfahrrad und zusätzlich zwei Kinder in einem entsprechend ausgestatteten Kinderanhänger

Für Fahrräder

Art. 215 Rahmen, Aufschriften, Plätze[1] [2] Auf Fahrrädern sind nur so viele Plätze erlaubt, wie Pedalpaare oder gleichwertige mechanische Antriebseinheiten vorhanden sind. Davon ausgenommen sind speziell eingerichtete Fahrräder mit maximal zwei geschützten Sitzplätzen für Kinder oder mit einem Platz für eine behinderte Person. [4]	**Art. 215 Rahmen, Aufschriften, Plätze**[1] [2] Auf Fahrrädern sind nur so viele Plätze erlaubt, wie Pedalpaare oder gleichwertige mechanische Antriebseinheiten vorhanden sind. Davon ausgenommen sind speziell eingerichtete Fahrräder mit maximal **vier** geschützten Sitzplätzen für Kinder oder **mit einem Platz für eine behinderte Person. Sobald eine zweite erwachsene Person mitfährt, reduziert sich die max. Kinderzahl auf 2.** [4]

Für Leichtmotorfahrräder

Text bestehend	Vorschlag Text neu
Art. 18 b. Leichmotorfahrräder, sind Fahrzeuge die 4.[8] speziell für das Mitführen von höchstens zwei Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;	Art. 18 b. Leichmotorfahrräder, sind Fahrzeuge die 4.[8] speziell für das Mitführen von höchstens **vier** Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind; Wird das Leichtmotorfahrrad mit einem Kinderanhänger oder einem Nachlaufrad kombiniert, so reduziert sich die Anzahl der erlaubten Kinder um die Anzahl Kinder, welche im Anhänger oder auf dem nachlaufrad transportiert werden. Insgesamt könne also auch so nicht mehr als 4 Kinder durch eine erwachsene Person befördert werden.

Für Motorfahrräder

Text bestehend	Vorschlag Text neu
Art. 63. 1.[8] speziell für das Mitführen von höchstens einem Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;	Art. 63. 1.[8] speziell für das Mitführen von höchstens **zwei** Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind

5.) Gesamtgewicht Fahrzeug und Fahrer Motorfahrräder und Leichtmotorfahrrädern

Begründung/Hintergrund:
Das maximale Gesamtgewicht von Motorfahrrädern und Leichtmotorfahrräder ist derzeit auf 200 Kilo limitiert. Beim Velo gibt es diese Begrenzung interessanterweise nicht.
Wir erachten die die Grenze bei diesen 200 Kilo als nicht mehr zeitgerecht. Moderne Transporträder sind für höhere Lasten ausgelegt, haben entsprechende Rahmen, Räder und Bremens. Danke Elektromotor lassen sich diese Lasten gut bewegen.
Die Transporträder haben an Bedeutung zugenommen, schaffen sie doch gerade in Städten für Logistiker, Handwerker und Dienstleister eine platzsparende, leise, emissionsfreie Alternative zu den Lieferwagen.
Aus Verkehrspolitischer Sicht ist daher das Transportvelo zu fördern. Mit einer höheren Gewichtslimite kann das Potential erst ausgenutzt werden.

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
VTS, Art. 175, Ziffer 4 Gesamtgewicht von Fahrzeug, Fahret und Transport-gut ist auf 200 Kilo beschränkt	**VTS, Art. 175, Ziffer 4** Gesamtgewicht von Fahrzeug, Fahret und Trans-portgut ist auf **300 Kilo** beschränkt

6.) Veloanhänger, Betriebsgewicht

Begründung/Hintergrund:
Aktuell ist das Betriebsgewicht (Eigengewicht Anhänger plus Zuladung) bei den Veloanhängern auf 80 Kilo beschränkt. Das ist für Anhänger ohne Bremssystem sicherlich eine sinnvolle Regelung.
Derzeit erfährt der Transportanhänger für Velos und E-Bikes ein Revival. Insbesondere Gewerbetreibende und Logistiker in Städte entdecken den Anhänger als platzsparende, leise, emissionsfreie Transportmöglichkeit. Dank Elektromotor sind grössere Lasten problemlos zu ziehen. Ist der Anhänger mit einem Bremssystem versehen (zum Beispiel mit einer Auflaufbremse oder eine von Zugfahrzeug aus bedienbarer Bremse, sind mit dem Anhänger auch grössere Lasten zu befördern.
Sinnvoll wäre daher, für Anhänger welche mit einem Bremssystem versehen sind, die Gewichtslimite höher zu setzen. Als Ausgangspunkt könnten das im Abschnitt 5 vorgeschlagene Betriebsgewicht von 300 Kilo genommen werden.

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
VRV, Art. 65, Abs. 1, 7 Das Betriebsgewicht (Anhänger und Zuladung) ist auf 80 Kilo beschränkt	**VRV, Art. 65, Abs. 1, 7** Das Betriebsgewicht (Anhänger und Zuladung) ist bei ungebremsten Anhängern auf 80 Kilo beschränkt Verfügt der Anhänger über ein **Bremssystem** (Auflaufbremse, vom Zugfahrzeug aus bedienbare Bremse) liegt das maximale **Betriebsgewicht für das ganze System (Zugfahrzeug, Fahrer, Anhänger und Zuladung) bei 300 Kilo** Die für die jeweilige Fahrzeugkategorie erforderlichen Bremsverzögerungswerte sind mit dem Maximalgewicht als Gespann (Bremsen Zugfahrzeug und Bremsen Anhänger) zu erreichen

7.) Mindestalter Benutzung Leichtmotorfahrräder

Begründung/Hintergrund:
Derzeit dürfen Kinder/Jugendliche erst ab 14 Jahren das E-bike benutzen, dies in der langsamen Klasse (Leichmotorfahrrad) und in der schnellen Klasse (Motorfahrrad).
Es gibt zunehmend mehr Situationen, in welchen es auf für Kinder ab 10 Jahren sinnvoll und zumutbar wäre, wenn sie das leichtmotorfahrrad nutzen können

- Für lange, steile Schulwege. Zum Teil beginnen Gemeinden den Schulbus durch E-bikes zu ersetzen, was Sonderbewilligungen zur Folge hat)
- Für Kinder mit einem Handicap (zum Beispiel eingeschränkte Herz oder Lungentätigkeit, eingeschränkte Kraft / Beweglichkeit in den Beinen)
- Für Kinder deren beide Eltern ein E-bike besitzen, damit sie auf dem gemeinsamen Sonntagsausflug

Auf Europäischer Ebene dürfen Kinder bereits ab 10 Jahren mit E-bikes welche bis 25 km/h unterstützen fahren. Eine Angleichung an den internationalen Standard wäre sinnvoll

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
VZV, Art. 5, Abs. 2, Bst. d Jugendliche zwischen 14 und 16 Jahren ist ein Ausweis der Kat M erforderlich	**VZV, Art. 5, Abs. 2, Bst. d** Jugendliche zwischen **10 und 16** Jahren ist ein Ausweis der Kat M erforderlich

8.) Transport Personen mit Behinderungen

Begründung/Hintergrund:
Derzeit dürfen auf einem Leichtmotorfahrrad eine erwachsene Person mit einer Behinderung auf einem entsprechend eingerichteten Sitz transportiert werden. Aufgrund von besserer Bremstechnik, den stärkeren Elektro-Zusatzmotoren dürfte die Anzahl der Platze für behindert Personen auf 2 erhöht werden. Die Sicherheit ist gewährleistet, die Fahrzeuge müssen mit Last die erforderlichen Bremswerte erreichen. Das maximale Gesamt-Betriebsgewicht von 300 Kilo (siehe Abschnitt 4) geregelt.

Was müsste geändert werden:

Text bestehend	Vorschlag Text neu
Art. 215 Rahmen, Aufschriften, Plätze[1] [2] Auf Fahrrädern sind nur so viele Plätze erlaubt, wie Pedalpaare oder gleichwertige mechanische Antriebseinheiten vorhanden sind. Davon ausgenommen sind speziell eingerichtete Fahrräder mit maximal zwei geschützten Sitzplätzen für Kinder oder mit einem Platz für eine behinderte Person.	**Art. 215 Rahmen, Aufschriften, Plätze**[1] [2] Auf Fahrrädern sind nur so viele Plätze erlaubt, wie Pedalpaare oder gleichwertige mechanische Antriebseinheiten vorhanden sind. Davon ausgenommen sind speziell eingerichtete Fahrräder mit maximal zwei geschützten Sitzplätzen für Kinder oder mit **zwei behinderten Personen**.