



## Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

### Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: <b>Grünliberale Partei Schweiz (glp)</b> Monbijoustrasse 30 3011 Bern  Kontaktperson: Ahmet Kut, Geschäftsführer der Fraktion ( <a href="mailto:ahmet.kut@parl.ch">ahmet.kut@parl.ch</a> / M. 079 560 56 63)
<b>Wichtig:</b> Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am <b>12.12.2020</b> an folgende E-Mail-Adresse: <a href="mailto:svg@astra.admin.ch">svg@astra.admin.ch</a>

### A) Massnahmen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses von Strassenfahrzeugen

#### 1. Grundsätzliche Zustimmung

1. Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass die Vorschriften der EU zur Reduktion der CO <sub>2</sub> -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:  Die Grünliberalen begrüßen die vorgeschlagenen Änderungen und Massnahmen zur Reduktion des CO <sub>2</sub> -Ausstosses von Strassenfahrzeugen.  Wichtig ist aber, dass die Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger auch für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess bzw. der Transport verkompliziert oder sogar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen weiterhin für die ROLA kompatibel sein.		

Neben den vorgeschlagenen Änderungen besteht einen grosser Handlungsbedarf hinsichtlich der Erleichterung von Transporten mittels Cargo-E-Bikes:

### **Gütertransport mit Cargo-E-Bikes**

Heute wäre es technisch möglich, zahlreiche Lieferungen durch Cargo-E-Bikes abzuwickeln. Es besteht das Potential, in Städten bis zu 50% der Lieferwagenfahrten zu ersetzen. Dies wäre eine beachtliche Entlastung der Städte bzgl. Strassen, Lärm, Luftqualität und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Gerade für die immer beliebtere abendliche Zustellung von Kleinlieferungen, wie Lebensmittel oder anderer Online-Einkäufe, sind Cargo-E-Bikes ideal.

Dieses Potential kann jedoch nicht voll ausgeschöpft werden, aus zwei Gründen:

#### **1. Die Gewichtslimite von 200kg ist zu tief**

Die Gewichtslimite beträgt heute 200 kg, einschliesslich der fahrenden Person. Das ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.

#### **2. Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sind nicht zugelassen**

Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung angebracht, um ihren Lieferservice erweitern zu können. Solche sind leider in der Schweiz nicht zugelassen. In Europa sind sie demgegenüber geprüft und sicher unterwegs. Es gibt keinen Grund, weshalb sie nicht auch bei uns zugelassen sein sollten.

### **Änderungsanträge:**

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, Art. 175 Abs. 4:

Das Gesamtgewicht darf **250 kg** nicht übersteigen, ausgenommen bei Rollstühlen.

Der Bundesrat soll Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung zulassen und dazu die Einzelheiten in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge schaffen.

### **Kindertransporte mit Cargo-E-Bikes**

Ein weiterer beliebter Einsatzbereich für Cargo-E-Bikes ist der Transport von Kindern. Mit einem Cargo-E-Bike ist es für Familien möglich, sich umweltfreundlich und CO<sub>2</sub>-neutral fortzubewegen. Das geht jedoch nur für kleine Familien: in der Schweiz dürfen maximal 2 Kinder in Cargo-E-Bikes oder Kinderanhängern mitfahren.

Die Cargo-E-Bikes, die heute im Verkehr sind, sind für grössere Lasten konzipiert und haben je nach Konstruktion (Grösse der Wanne) ausreichend Platz, um mehr als zwei Kinder auf geschützten Kindersitzen und mit Gurten gesichert zu transportieren. Entsprechende Modelle mit mehr als zwei Sitzen sind in Europa bereits im Einsatz.

Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, beantragen die Grünliberalen, die Bestimmungen über den Transport von Kindern anzupassen. Die Anzahl Kinder, die im Cargo-E-Bike transportiert werden dürfen, soll sich nach den Angaben des Herstellers und der Anzahl für diesen Zweck konzipierten und mit Gurten ausgerüsteten Kindersitzen richten, unter Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts.

	<p><b>Änderungsantrag:</b></p> <p>Verkehrsregelverordnung (VRV), Art. 63 Abs 3</p> <p>Fahrradfahrer über 16 Jahre dürfen mitführen:</p> <p>d. In einem Fahrradanhänger an ein- und zweiplätzigem Fahrrädern <del>oder auf einem speziell eingerichteten Fahrrad</del>: höchstens zwei Kinder auf geschützten Sitzplätzen.</p> <p>e. (neu) auf einem speziell eingerichteten Fahrrad können so viele Kinder mitgeführt werden, wie geschützte Sitzplätze vorhanden sind.</p>
--	---

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, im Gegensatz zur EU, auch bei vier- und fünfsichtigen Lastwagen das Mehrgewicht alternativer Antriebe (max. 1 Tonne, bei emissionsfreien Antrieben max. 2 Tonnen) kompensiert werden kann?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, anders als in der EU, zudem bei wasserstoffbetriebenen Lastwagen, Sattelschleppern und Sattelzügen auch die Mehrlänge der Wasserstoffspeicher kompensiert werden kann?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
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 <sup>bis</sup> der Vorlage zum SVG), beschlossen ist? (Hinweis: Es darf ausschliesslich das Mehrgewicht alternativer Antriebe bzw. die Mehrlänge aerodynamischer Elemente zur Verbesserung der CO <sub>2</sub> -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 <sub>2</sub> -Emissionen)?		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:  siehe Bemerkungen zu Art. 9 Abs. 2 <sup>bis</sup> resp. Art. 2 Abs. 2 E-SVG		

## 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 <sup>ter</sup> 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:  Wichtig ist, dass die Verwendung der Fahrzeuge und der Sattelaufleger auch für den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) auf der Schiene gewährleistet ist. Änderungen in den Abmessungen der Fahrzeuge dürfen nicht dazu führen, dass der Verladeprozess bzw. der Transport verkompliziert oder sogar verunmöglicht wird. Die Fahrzeuge müssen weiterhin für die ROLA kompatibel sein.		

#### 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 <sub>2</sub> -Effizienz aufweisen dürfen? (Art. 38 Abs. 1 Bst. s und Abs. 1 <sup>bis</sup> Bst. o E-VTS)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:  Siehe Bemerkungen zu Frage Nr. 6.		

### 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 <sub>2</sub> -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 <sup>ter</sup> 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 <sup>bis</sup> und 1 <sup>ter</sup> E-VTS und Art. 67 Abs. 1 <sup>ter</sup> und 1 <sup>quater</sup> 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

<p>11. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit emissionsfreien Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 2 Tonnen aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1<sup>bis</sup> und 1<sup>ter</sup> E-VTS und Art. 67 Abs. 1<sup>ter</sup> und 1<sup>quater</sup> E-VRV)</p>		
<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

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

<p>13. Sind Sie damit einverstanden, dass alternativ angetriebene, schwere Wohnmotorwagen mit Gesamtgewicht über 3,50 Tonnen bis 4,25 Tonnen und entsprechende Anhängerzüge künftig mit einem Führerausweis der Kategorie B oder BE geführt werden dürfen (Förderung alternativer Antriebssysteme zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen)? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

<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 umdefinierten 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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

## 5. Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 6. März 2000

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

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

## B) Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

### 1. Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

#### 1.1. Tragen von Schutzhelmen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig auch auf Motorfahrrädern mitgeführte Personen einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 1 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Kinder, welche jünger als 12 Jahre alt und auf E-Bikes als Mitfahrer unterwegs sind, sollen zukünftig einen Helm tragen müssen. Ab 12 Jahren soll das Tragen des Helms dringend empfohlen werden, auf eine Helmpflicht ist jedoch (vorerst) zu verzichten.</p> <p>Siehe auch Frage 20.</p>		

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>Die Grünliberalen stehen für Eigenverantwortung ein. Deshalb beurteilen sie die Einführung eines Helmobligatoriums bei langsamen E-Bikes zum jetzigen Zeitpunkt kritisch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Grünliberalen möchten, dass die Behörden (Polizeien etc.) und auch die Velo-Organisationen die Velohelmquoten erhöhen, ohne dass dies durch ein Obligatorium und entsprechende Kontrollen und Administrativaufwand umgesetzt werden muss. Stattdessen braucht es Informationskampagnen in Schulen, allgemeine Präventionskampagnen sowie einen konkreten Massnahmenplan. Es sollen Zielvorgaben definiert werden, welche durch periodische Studien überprüft werden. Stellt man dank diesen Massnahmen eine signifikante Erhöhung der Helmtragequote fest, wird weiterhin auf ein Helmobligatorium verzichtet. Die Grünliberalen möchten die Mitbürgerinnen und Mitbürger motivieren, sich zu schützen, ohne dass dies der Staat ihnen vorschreiben muss.</li> <li>Stellt man hingegen fest, dass die Helmtragequote sich mittelfristig nicht genügend erhöht, soll mittels der erstellten konkreten Zielvorgaben gehandelt werden. Die Einführung der Helmtragepflicht kann ein Resultat davon sein.</li> <li>Hauptziel bei der Verkehrssicherheit muss die Vermeidung von Unfällen sein. Nachhaltige Sicherheit bringt die Vermeidung von Unfällen an der Quelle, z.B. durch sichere Infrastrukturen und die Einhaltung der Verkehrsregeln (Empfehlungen, Wahlfreiheit und Stärkung der Eigenverantwortung).</li> <li>Der Trend, dass dank E-Bikes mehr Menschen velofahren, dient mehreren</li> </ul>		

	<p>Zielen: Klimaschutz, Entlastung des Autoverkehrs in den Städten und Agglomerationen, Gesundheit und Förderung nachhaltiger Mobilität. Ein Helmobligatorium könnte diesbezüglich kontraproduktiv sein.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Vorschlag für die Helmpflicht basiert auf den Statistiken. Im gleichen Zeitraum wurden mehr E-Bikes verkauft und mehr Menschen waren mit E-Bikes im Verkehr unterwegs. Die Zunahme der Unfälle dürfte hauptsächlich auf die Zunahme der E-Bike-Fahrenden zurückgehen.</li> </ul> <p>Es gibt geeignetere Massnahmen, um die Sicherheit zu erhöhen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere Velo-Infrastruktur.</li> <li>• Durch die von den Grünliberalen vorgeschlagenen Empfehlung bzw. Förderung des freiwilligen Helmtragens: Die Präventionskampagne wird einen wichtigen Beitrag leisten, damit der Helm unabhängig von Alter in jedem Alter getragen wird. Der Velohelm wird sich langfristig durchsetzen, so wie das beim Skifahren beobachtet werden konnte: Trugen vor einigen Jahren kaum Wintersportler einen Helm, gehört es heute zur Grundausrüstung dazu. Dabei wird die persönliche Wahlfreiheit respektiert, und die Menschen haben das Recht und die Möglichkeit, eigenverantwortlich zu handeln.</li> </ul> <p><b>Aus diesen Gründen lehnen die Grünliberalen zum jetzigen Zeitpunkt die vorgeschlagene Helmpflicht für langsame E-Bikes ab.</b> Sie können sich aber vorstellen, die Helmpflicht teilweise oder vollständig einzuführen, sofern sich die Tragequote durch Empfehlungen und Kampagnen nicht signifikant erhöhen sollte.</p> <p>Die gleichen Grundsätze sollen für eine allfällige Helmpflicht bei <b>E-Trottinetten</b> gelten, jedoch basierend auf einer <b>separaten Beurteilung</b>: Nebst spezifischer Präventionsmassnahmen ist die Entwicklung hierzu gesondert zu verfolgen. Dies kann u.U. dazu führen, dass später eine Helmpflicht für E-Trottinette eingeführt wird, nicht aber bei langsamen E-Bikes.</p>
--	--

21. Würden Sie eine Velohelmtragpflicht 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
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Siehe Bemerkungen zu Frage Nr. 20.</p> <p>Zusätzlich ist zum generellen Helmobligatorium für Jugendliche anzumerken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Attraktivität des alltäglichen Velofahrens als Bewegungsform für Kinder (z.B. mit dem Velo zur Schule fahren) nimmt mit einem Helmobligatorium ab. Gerade für Jugendliche im Teenageralter wird es umso schwieriger werden, sie zum Velofahren zu motivieren.</li> <li>• Bei Streitereien und Sticheleien unter Jugendlichen können Velohelme ein Mittel von 'Streichen' sein. Wenn einem Jugendlichen z.B. der Helm versteckt wird, müsste er bei einem Helmobligatorium illegal nach Hause fahren.</li> </ul> <p>Sollte sich die Helmtragequote durch Empfehlungen und Kampagnen (siehe Frage 20) nicht wunschgemäss erhöhen, können sich die Grünliberalen weitergehende Schritte im Sinne einer teilweisen Helmpflicht vorstellen.</p>		

## 1.2. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

<p>22. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig grundsätzlich auch Lenkende von Motorfahrrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen tagsüber mit Licht fahren müssen? (Art. 30 Abs. 2 E-VRV)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Der Sicherheitsnutzen von Licht am Tag ist gross. Bereits bei geringen Geschwindigkeiten bringt das Einschalten von Licht einen grossen Nutzen für die Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrern. Das Tagfahrlicht leistet einen wesentlichen Beitrag, damit Velofahrende am Tag besser erkennbar bzw. sichtbar sind.</p> <p>Für die Grünliberalen ist es aber wichtig, dass eine Ausnahme vorgesehen wird. Das betrifft Sportgeräte, welche nicht über ein fix installiertes Licht verfügen, d.h. wenn diese Lichtquellen nicht direkt am Batterieverbrauch des Velos angeschlossen sind und entsprechend unabhängig aufgeladen werden müssen. Hier ist das Risiko zu gross, dass der Mehrgewinn an Sicherheit am Tag mit fehlendem Licht in der Nacht wieder zunichte gemacht wird und aus dem Nutzen eine Gefahr wird.</p>		

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

## 1.3. Einhaltung der allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Gefahren und Konflikte lassen sich durch die Einhaltung von Tempolimiten deutlich entschärfen.</p> <p>Neben den vorgeschlagenen Neuregelungen sehen die Grünliberalen im Bereich der Verkehrssicherheit einen zusätzlichen Handlungsbedarf:</p> <p><b>Mehr Abstand beim Überholen von Velofahrenden:</b></p> <p>Mehr Abstand beim Überholen macht Velofahren sicherer: Die Fehlertoleranz nimmt</p>		

<p>zu, und Kollisionen im Längsverkehr können durch grössere Sicherheitsabstände vermieden werden. Bei einer repräsentativen Befragung von Velofahrenden gaben 2 von 3 Personen an, dass sie oft zu nahe überholt werden.</p> <p>Heute gilt in der Schweiz ein "ausreichender Abstand". In Deutschland gilt seit 2020 ein Mindestabstand von 1.5 m innerorts und 2 m ausserorts. Ebenfalls einen Mindestüberholabstand im Gesetz definiert haben Portugal, Frankreich und Spanien.</p> <p><b>Änderungsantrag:</b></p> <p>Der Bundesrat soll einen <b>Mindestabstand beim Überholen von 1.5 m vorschreiben</b> und die nötigen Regelungen schaffen.</p>
--

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

### 2.1. Ausrüstungspflicht mit einem Geschwindigkeitsmesser

<p>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?</p> <p>(Art. 178b Abs. 3 E-VTS)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Dies nützt, wie in Frage 24 ausgeführt, der allgemeinen Verkehrssicherheit.</p>		

### 2.2. Nachrüstungspflicht für Geschwindigkeitsmesser

<p>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?</p> <p>(Art. 222q Abs. 1 E-VTS)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p>		

## 3. Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV)

### 3.1. Mitfahren auf einem Motorfahrrad ohne Helm

<p>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)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Grünliberalen führen ihre Haltung zum Helmobligatorium bei den Fragen 19-21 aus. Zurzeit möchten sie auf eine Pflicht verzichten. Entsprechend ist keine Ordnungsbusse erforderlich.</p>		

### 3.2. Mitführen eines Kindes unter 12 Jahren ohne Helm

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Die Sicherheit von Kindern ist ein hohes Gut. Die Grünliberalen unterstützen, wie in den Fragen 19-21 ausgeführt, eine Tragepflicht für Kinder, welche auf E-Bikes als Mitfahrer unterwegs sind.</p>		

### 3.3. Fahren ohne Licht

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Bei E-Bikes, welche die Lampen fix installiert haben, soll eine Ordnungsbusse möglich sein. Bei Velos, welche Sportgeräten entsprechen und keine fix installierte Lampe haben, soll entsprechend der Frage 22 keine Ordnungsbusse möglich sein.</p>		

### 3.4. Überschreiten der allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit

<p>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?</p>		
---	--	--

<i>(Anhang 1 Ziff. 625 E-OBV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

### 3.5. Fahren ohne den erforderlichen Geschwindigkeitsmesser

31. Sind Sie damit einverstanden, dass Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrrädern mit Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h im reinen Motorbetrieb oder elektrischer Tretunterstützung über 25 km/h, die ohne Geschwindigkeitsmesser unterwegs sind, künftig mit einer Busse in der Höhe von 20 Franken sanktioniert werden können? <i>(Anhang 1 Ziff. 703.4 E-OBV)</i>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		