



3003 Bern, 19. März 2012

Ergebnisse des Anhörungsverfahrens

Mehr Sicherheit für E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS, Verkehrsregelnverordnung VRV und Signalisationsverordnung SSV)

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	3
1.1.	Tabellarischer Überblick der Anhörungsteilnehmenden	3
2.	Eingegangene Stellungnahmen zur VTS-Vorlage	3
2.1.	Neuregelung der Vorschriften für Motorfahrräder	3
2.2.	Landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Überbreite	4
2.3.	Vereinfachte Zulassung neuer Personenwagen	4
2.4.	Messung der Fahrzeugbreite ohne Blachenbetätigungssysteme	5
2.5.	Kennzeichnung von Fahrzeugen für den Strassenunterhalt	5
2.6.	Neuregelungen bei Abblendlichtern mit mehr als 2000 Lumen	5
2.7.	Obligatorische Kennzeichnung von Hebebühnen an Motorwagen und Anhängern mit Warnblinklichtern	6
2.8.	Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit für die Ausnahme von der Pflicht zur Kennzeichnung von Verbindungseinrichtungen	6
2.9.	Obligatorische Ausrüstung von Gesellschaftswagen und Kleinbussen mit Feuerdetektionssystemen	6
2.10.	Obligatorische Richtungsblinker sowie fakultative Tagfahrlichter an Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen	6
2.11.	Verzicht auf das Scheibenwischer-Obligatorium bei Motorradscheiben	6
2.12.	Aufhebung der Pflicht, bei Fahrrädern eine Diebstahlsicherung anzubringen	6
3.	Eingegangene Stellungnahmen zur VRV-Vorlage	7
3.1.	Helmtragpflicht	7
3.2.	Höchstgeschwindigkeit von Motorfahrködern	7
3.3.	Mitführen von Kindern	7
3.4.	Achslast bei landwirtschaftlichen Erntemaschinen	7
4.	Eingegangene Stellungnahmen zur SSV-Vorlage	8
4.1.	Motorfahrzeugfahrverbot und Zusatztafel «Radfahrer»	8
4.2.	Anpassung der Vorgaben zu den Signalgrössen	8

1. Einleitung

Das Bundesamt für Strassen führte mit Schreiben vom 18. Mai 2011 und Frist bis zum 15. August 2011 eine Anhörung bei den interessierten Stellen zu den Änderungen von verschiedenen Verordnungen des Strassenverkehrsrechts durch.

Die Änderungsvorschläge der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) dienen primär der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Sie enthalten ausserdem eine Neuregelung zur Vereinfachung der Motorfahrrad-Vorschriften (namentlich im Hinblick auf die vermehrte Verbreitung von E-Bikes). Auch erfolgt eine Anpassung der in der Schweiz geltenden Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Motorfahrzeuge und Anhänger an das weiterentwickelte Recht der Europäischen Union (nachfolgend: EU-Recht).

Die Änderungsvorschläge der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) dienen ebenfalls der Verbesserung der Verkehrssicherheit und befassen sich in erster Linie mit der Helmtragepflicht für Fahrerinnen und Fahrer von schnellen E-Bikes.

Die Änderungsvorschläge in der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) dienen sodann zur Hauptsache der Gleichstellung der langsameren E-Bikes mit den Fahrrädern hinsichtlich ihrer Zulassung auf bestimmten Verkehrsflächen.

1.1. Tabellarischer Überblick der Anhörungsteilnehmenden

Adressaten	Versand	Rücklauf
Kantone d. h. Polizeidirektionen, Militärdirektionen, Justiz- und/oder Sicherheitsdepartemente	26	25
Übrige Stellen (inkl. Polizeistellen, kantonale Baudirektionen und Tiefbauämter)	264	86
Adressaten, die aktiv auf eine Stellungnahme verzichteten		11
Total	290	122

2. Eingegangene Stellungnahmen zur VTS-Vorlage

Die meisten der vorgeschlagenen Änderungen fanden in der Anhörung breite Zustimmung.

In der Folge werden diejenigen Vorschläge kommentiert, aus denen deutliche Opposition erwachsen ist. Einige davon wurden unter Berücksichtigung der geäusserten Bedenken abgeändert, einzelne Vorschläge wurden aufgrund der negativen Stellungnahmen aus dem Änderungsprojekt gestrichen.

2.1. Neuregelung der Vorschriften für Motorfahräder

Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit wurde in der Anhörung eine formale Neustrukturierung der Vorschriften für Motorfahräder vorgeschlagen. Materiell wurden zudem zwei Punkte, die verschiedentlich gefordert wurden, zur Diskussion gestellt:

- 1) die Möglichkeit einer Schiebe- beziehungsweise Anfahrhilfe für Leicht-Motorfahräder, die es erlaubt, das Fahrzeug bis zu einer Geschwindigkeit von maximal 6 km/h ohne Tretunterstützung, d. h. im reinen Motorbetrieb, zu bewegen;
- 2) die Begrenzung der Geschwindigkeit, bis zu welcher eine allenfalls vorhandene Tretunterstützung bei den übrigen Motorfahrädern wirken darf, auf 45 km/h.

In der Anhörung fanden diese beiden Punkte breite Zustimmung. Die vorgeschlagene Neustrukturierung wurde aber als immer noch zu kompliziert und die Anforderungen insbesondere im Hinblick auf neue elektrisch angetriebene Fahrzeugformen als zu restriktiv kritisiert. Der Entwurf wurde deshalb weitgehend überarbeitet. Neu sind – abgesehen von den Behindertenfahrstühlen, die ebenfalls als Motorfahräder gelten – nur noch zwei Sorten Motorfahräder vorgesehen:

- Leicht-Motorfahräder, das heisst im Grundsatz einplätzigige Fahrzeuge mit Elektromotor von maximal 0,50 kW Motorleistung und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h im reinen Motorbetrieb und/oder einer Tretunterstützung, die – wie bisher – bis maximal 25 km/h wirkt. Leicht-Motorfahräder können neu von allen Erleichterungen des bisherigen Artikel 175 Absatz 1^{bis} profitieren, das heisst, sie können z. B. mehr als zwei Räder aufweisen und damit auch mehrspurig sein; Pedale und Sattel sind nicht mehr zwingend erforderlich.
- Übrige Motorfahräder (die wie bisher einspurige, d. h. zweirädrige Fahrzeuge sind) mit maximal 1,00 kW Motorleistung, einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren und mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h im reinen Motorbetrieb. Neu wird die Geschwindigkeit, bis zu der eine allenfalls vorhandene Tretunterstützung wirken darf, auf maximal 45 km/h begrenzt. Aufgrund der Anhörungsantworten gelten neu für Motorfahräder mit einer Tretunterstützung, die auch über 30 km/h wirkt, für die Bremsanlage die strengeren Anforderungen an Kleinmotorräder. Die geforderte Bremsverzögerung wird von den gängigen E-Bikes problemlos erreicht.

Nicht berücksichtigt wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit weitergehende Forderungen aus der Anhörung, wie beispielsweise die Zulassung von mehrplätzigigen Motorfahrädern oder geschlossener Aufbauten.

2.2. Landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Überbreite

Weil die Reifen in letzter Zeit immer grösser wurden, das Wachstum in der Breite mit der Zunahme der Durchmesser aber nicht Schritt gehalten hat, wurde vorgeschlagen, dass Reifen mit einer Breite ab 600 mm, unabhängig vom Durchmesser, als Breitreifen gelten. Gummiraupen-Laufwerke sollen neu gleich behandelt werden wie Breitreifen, da sie dem gleichen Zweck dienen (Bodenschonung). Sind Anhänger und Zugfahrzeug mit Breitreifen, Doppelrädern oder Gummiraupen-Laufwerken versehen, sollen die Anhänger künftig breiter sein dürfen als das Zugfahrzeug, wenn die Breite des Anhängers am Zugfahrzeug in geeigneter Art markiert wird.

Diese Änderungen fanden in der Anhörung weitgehend Zustimmung. Ablehnend äusserten sich u. a. die Kantone FR, LU, GR, ZG, OW, die Polizeistellen der Kantone LU, OW, SZ sowie die Verbände ASTAG und VSCI. Befürchtet wird eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses durch breitere landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie die Schaffung weiterer Privilegien für die Landwirtschaft. Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden jedoch keine breiteren oder zusätzlichen überbreiten landwirtschaftlichen Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen zugelassen, sondern im Wesentlichen der weiterentwickelten Fahrzeugtechnik und einer optimierten Verwendungsmöglichkeit Rechnung getragen.

2.3. Vereinfachte Zulassung neuer Personenwagen

Der Vorschlag, dass neue Personenwagen mit europäischer Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) oder CH-Typengenehmigung (bzw. CH-Datenblatt) beim Strassenverkehrsamt nur noch eine Identifikation des Fahrzeugs anstelle der Funktionskontrolle durchlaufen müssen, fand sowohl bei den Zulassungsbehörden wie auch beim Fahrzeuggewerbe breite Zustimmung.

Opposition erwuchs dagegen - namentlich von den Strassenverkehrsämtern und von der Mehrheit der Kantone - der in der Anhörung ebenfalls zur Diskussion gestellten Möglichkeit zur Delegation dieser Fahrzeugidentifikation an Dritte. Es wird aufgrund der Erfahrungen mit der Selbstabnahme von Neuzulassungen bei CH-typengenehmigten Fahrzeugen mit einer grossen Fehlerquote gerechnet. Dies könnte bei der ersten Nachkontrolle (in der Regel nach vier Jahren) Nachbesserungen oder im schlimmsten Fall die Ausserverkehrsetzung der Fahrzeuge nach sich ziehen, was zu erheblichen Problemen mit der Kundschaft führen würde. Die Identifikation durch eine Behörde dient damit letztlich auch dem Konsumentenschutz. Ausserdem wird für die Sicherstellung der Qualität mit einem zu grossen Schulungs- und Überwachungsaufwand gerechnet.

Die Delegationsmöglichkeit der Fahrzeugidentifikation an Dritte wird deshalb aus dem Änderungsprojekt gestrichen.

2.4. Messung der Fahrzeugbreite ohne Blachenbetätigungssysteme

Gemäss Vorschlag sollten Blachenbetätigungssysteme und aufgerollte Blachen in einer Höhe über 3,00 m bis höchstens 0,15 m je Seite bei der Messung der Fahrzeugbreite nicht mehr mitberücksichtigt werden (analog zu den Regelungen im benachbarten Ausland).

In der Anhörung haben Fussgänger- und Fahrradfahrerverbände opponiert. Sie befürchteten eine zusätzliche Gefährdung der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden. Dies trifft jedoch nicht zu. Im Gegenteil, es wird durch die explizite Erwähnung und die damit verbundenen Einschränkungen sichergestellt, dass diese Vorrichtungen die durch die Rückspiegel gegebene maximale seitliche Ausdehnung nicht überschreiten. Dadurch wird der benötigte Verkehrsraum nicht vergrössert und es ergibt sich für die Lenkenden kein Problem bei der Abschätzung der freien Durchfahrt. Durch die neu vorgeschriebene Mindesthöhe wird zudem gewährleistet, dass Fussgänger und Fahrradfahrende nicht gefährdet werden.

Transport- und Fahrzeuggewerbe (ASTAG und AGVS) lehnen die Einschränkungen als zu starr und nicht gerechtfertigt ab. Die in der Anhörung vorgeschlagene Mindesthöhe von 3,0 m verhindere die Verwendung solcher Systeme bei niedrigeren Fahrzeugen. Die vorgeschlagene Mindesthöhe wurde deshalb auf 2,50 m angepasst. Somit wird diesem Einwand unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit soweit möglich Rechnung getragen. Bei noch niedrigeren Fahrzeugen ist die Verwendung konventioneller Blachen zumutbar.

2.5. Kennzeichnung von Fahrzeugen für den Strassenunterhalt

In den Anhörungsantworten unbestritten war das Bedürfnis, Fahrzeuge des Strassenunterhaltes besser kenntlich machen zu können. Kontrovers waren die Meinungen dagegen zu den einzelnen Varianten. Als Lösung wurde deshalb eine offene Variante beantragt, welche die in Frage stehende Kennzeichnung für alle regelmässig zum Strassenunterhalt eingesetzten Fahrzeuge ermöglicht und die zu verwendende Farbe offenlässt.

2.6. Neuregelungen bei Abblendlichtern mit mehr als 2000 Lumen

Gemäss Vorschlag sollte die bisherige Bestimmung, dass Scheinwerfer mit Gasentladungslichtquellen über Scheinwerfer-Reinigungsanlagen und Scheinwerfer-Verstelleinrichtungen verfügen müssen, auf alle Abblendlichter mit mehr als 2000 Lumen ausgeweitet werden.

Aufgrund von Bedenken in der Anhörung wurde die Bestimmung angepasst und nur noch von der Stärke des Lichtstroms und nicht mehr von der Art der Lichtquelle abhängig gemacht. Die Vorschrift entspricht nun vollständig der internationalen Regelung (ECE-Reglement Nr. 48).

2.7. Obligatorische Kennzeichnung von Hebebühnen an Motorwagen und Anhängern mit Warnblinklichtern

Der Vorschlag fand in der Anhörung mehrheitlich Zustimmung. Namentlich das Auto- und Transportgewerbe (ASTAG, AGVS, VSCI, strasse-schweiz) findet das Obligatorium jedoch unnötig und unverhältnismässig. Wir verweisen in diesem Zusammenhang darauf, dass beispielsweise in Deutschland solche Warnblinklichter seit geraumer Zeit vorgeschrieben sind.

2.8. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit für die Ausnahme von der Pflicht zur Kennzeichnung von Verbindungseinrichtungen

Gemäss Vorschlag sollten Verbindungseinrichtungen (Anhängevorrichtungen, Deichseln, Zugösen) schon an Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit ab 15 km/h (anstatt wie bisher 45 km/h) gekennzeichnet werden müssen. Eine Herabsetzung der massgebenden Höchstgeschwindigkeit fand in der Anhörung grundsätzlich Zustimmung. Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsgrenze von 15 km/h kritisierten jedoch etliche Stellen als zu tief. Sie wurde deshalb auf 30 km/h festgelegt.

2.9. Obligatorische Ausrüstung von Gesellschaftswagen und Kleinbussen mit Feuerdetektionssystemen

Der Vorschlag fand in der Anhörung grundsätzlich Zustimmung. Verschiedene Stellen verlangten jedoch längere Übergangsfristen und dass Kleinbusse ausgenommen würden. Diesen Anliegen wurde Rechnung getragen.

2.10. Obligatorische Richtungsblinker sowie fakultative Tagfahrlichter an Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen

In der Anhörung war die Zulassung von Tagfahrlichtern unbestritten. Gegen das Obligatorium von Blinkern haben sich lediglich einzelne Exponenten der Zweiradbranche, namentlich moto-suisse, ausgesprochen. Richtungsblinker sind in der EU obligatorisch.

2.11. Verzicht auf das Scheibenwischer-Obligatorium bei Motorradscheiben

Ziel dieses Änderungsvorschlags ist eine Harmonisierung der VTS mit den EU-Vorschriften. Motorräder nach den Anforderungen der VTS sollen gleichbehandelt werden wie EG-gesamtgenehmigte Motorräder, die bereits heute in der Schweiz ohne Scheibenwischer zugelassen werden dürfen.

Etliche Stellen haben sich aus Gründen der Verkehrssicherheit (mangelnde Sicht bei Regen, Nebel oder Schnee) für die Beibehaltung der bisherigen Vorschrift ausgesprochen. Der Änderungsvorschlag wurde deshalb angepasst. Auf Scheibenwischer soll nur verzichtet werden können, wenn das vorgeschriebene Sichtfeld vom Fahrersitz aus gereinigt werden kann.

2.12. Aufhebung der Pflicht, bei Fahrrädern eine Diebstahlsicherung anzubringen

Der Änderungsvorschlag geht auf ein Anliegen von Pro Velo Schweiz zurück. In der Anhörung fand er mehrheitlich Zustimmung. Es wurde argumentiert, die Sicherung des Fahrrads sei Sache des Benutzers und ausserdem sei die Sicherungspflicht in der Verkehrsregelverordnung genügend verankert (Art. 22 Abs. 1). Etliche Stellen (namentlich Polizeistellen und der ACS) befürchteten aber eine Zunahme der Velodiebstähle.

3. Eingegangene Stellungnahmen zur VRV-Vorlage

Die vorgeschlagenen VRV-Änderungen fanden in der Anhörung mehrheitlich Zustimmung. Insbesondere wegen des Änderungsbedarfs bei der Kategorieneinteilung in der VTS bestand auch bei der VRV-Revision noch einmal Anpassungsbedarf. Die Stossrichtung wurde aber beibehalten.

3.1. Helmtragspflicht

E-Bikes waren bis anhin von der Helmtragspflicht ausgenommen. Aus Sicherheitsüberlegungen wurde deshalb vorgeschlagen, die Fahrerinnen und Fahrer von E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h und bis maximal 1,00 kW Leistung, ausgenommen Leicht-Motorfahräder, einem Fahrradhelmmobligatorium zu unterstellen.

Dieser Vorschlag hat in der Anhörung zwar grundsätzliche Zustimmung gefunden, dessen Umsetzung wurde aber als zu kompliziert beurteilt. Die neu überarbeitete Regelung trägt den Einwänden Rechnung und ist gut mit den VTS-Vorschriften kompatibel.

Die angepasste Regelung soll insbesondere auch E-Bikes einbeziehen, welche aufgrund ihrer Eigenschaften als Motorrad zugelassen werden müssen. Demnach sollen für die Frage der Helmtragspflicht nur die dank Motorenleistung erreichbaren Geschwindigkeiten und nicht mehr die Leistung ausschlaggebend sein.

3.2. Höchstgeschwindigkeit von Motorfahrrädern

Die bis anhin geltende Verkehrsregel, wonach die für die Fahrzeugkategorieinteilung massgebende Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden darf (ausgenommen Motorfahräder im Gefälle), bedeutete für die als Motorfahräder eingeteilten E-Bikes, dass sie in der Ebene auch bloss 30 km/h fahren durften. Diese Regelung macht jedoch für E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h nur wenig Sinn. Statt für E-Bikes eine Sonderregelung einzuführen, wurde deshalb vorgeschlagen, dass die genannte Verkehrsregel für Motorfahräder nicht nur im Gefälle, sondern auch sonst keine Geltung mehr beanspruchen soll. Unzulässige Modifikationen an der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit sollen somit neuerdings nur noch als Verstoss gegen die technischen Anforderungen geahndet werden. Dem Vorschlag stimmte eine Mehrheit der Angehörten zu.

3.3. Mitführen von Kindern

Das Verbot, an schnellen E-Bikes Kinder in Anhängern mitzuführen, ist nicht mehr zeitgemäss und soll deshalb aufgehoben werden. Die Aufhebung dieses Verbots war eigentlich erst für die Totalrevision der Verkehrsregeln- und Signalisationsverordnung (Projekt VERVE) geplant. Die rundum positiven Rückmeldungen in der dort durchgeführten Anhörung und der enge Sachzusammenhang rechtfertigen es jedoch, diese Änderung bereits mit der vorliegenden Revision zu beschliessen. Vereinzelt wurde auch in dieser Anhörung auf dieses Problem Bezug genommen.

3.4. Achslast bei landwirtschaftlichen Erntemaschinen

Die zulässige Achslast soll als Konsequenz der Änderungen in der VTS bei angetriebenen Einzelachsen von landwirtschaftlichen Erntemaschinen auf 14 Tonnen erhöht werden. Der Vorschlag fand breite Zustimmung.

4. Eingegangene Stellungnahmen zur SSV-Vorlage

4.1. Motorfahrzeugfahrverbot und Zusatztafel «Radfahrer»

Das «Verbot für Motorfahräder» soll künftig für die langsameren und damit fahrradähnlicheren E-Bikes nicht mehr gelten. Als Äquivalent dazu soll die Zusatztafel «Radfahrer» künftig auch die langsameren E-Bikes umfassen. Der Vorschlag fand grundsätzlich Zustimmung, wenn auch einzelne sich gegen diese Beschränkung des Verbots bzw. die Erweiterung des Gebots aussprachen und anderen der Vorschlag nicht weit genug ging. Es zeigte sich aber auch hier, dass in Übereinstimmung mit den VRV-Änderungen bei den Verhaltensvorschriften auf die Verwendung des Begriffs Leicht-Motorfahrrad und das Kriterium der Motorenleistung verzichtet werden soll.

4.2. Anpassung der Vorgaben zu den Signalgrössen

Die mit der SSV-Revision vom 17. August 2005 verschärften signalisationstechnischen Anforderungen sollten von den Kantonen eigentlich bereits bis Ende 2010 umgesetzt werden. Kurz vor Ablauf dieser Frist wurde aufgrund des hohen Aufwandes für die Auswechslung von Signalen im Kleinformat verlangt, dass diese Anforderungen nochmals überprüft werden. Im Rahmen der Totalrevision der Verkehrsregeln- und der Signalisationsverordnung (Projekt VERVE) wurde vorgeschlagen, dass die Grösse der Signale künftig nicht mehr im Verordnungsrecht, sondern nur noch in (rechtsverbindlichen) Normen geregelt werden soll. Bis die sich in Revision befindlichen Verordnungen in Kraft gesetzt und die Anforderungen an die Grösse der Signale überprüft sowie in Normen festgelegt sind, sollen die Behörden nicht verpflichtet werden, ihre Signalisation anzupassen. Deshalb wurde vorgeschlagen, die Übergangsfrist bis Ende 2015 zu verlängern, was in der Anhörung weitgehend Zustimmung fand.

Ebenfalls gutgeheissen wurde der Vorschlag, bei Faltsignalen künftig auf Autobahnen auch das Normalformat zuzulassen. Dies rechtfertigt sich angesichts der jeweils kurzen Einsatzdauer von Faltsignalen und des logistischen Aufwands für die Einsatzdienste.