

RoadCross Schweiz, Zweierstr. 22, 8004 Zürich

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

Per Mail an: svg@astra.admin.ch

Zürich, 11. Dezember 2020

Stellungnahme von RoadCross Schweiz zu der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) haben Sie uns eingeladen, zu den Rechtsanpassungen und zu den Ausführungen in den erläuternden Berichten Stellung zu nehmen und die beiden Fragebogen auszufüllen. Für diese Möglichkeit danken wir Ihnen herzlich!

RoadCross Schweiz ist aus der 1989 gegründeten Vereinigung für Familien der Strassenopfer (VFS) entstanden und setzt sich seit über 30 Jahren für die Verkehrssicherheit ein. 2005 wurde die vorherige Vereinigung in eine Stiftung umgewandelt und übernahm 2009 die Beratungsstelle für Unfallopfer vom Kanton Zürich. In der täglichen Arbeit konfrontiert mit der Sinnlosigkeit von Raser-Unfällen, lancierte RoadCross Schweiz 2010 die Volksinitiative zum Schutz vor Rasern. Die Initiative erreichte die nötigen Unterschriften, konnte aber zurückgezogen werden, da das Parlament den Kernforderungen mit einem neuen Rasergesetz innerhalb des Massnahmenpakets «Via Sicura» Rechnung trug.

In diesem Sinne war und ist RoadCross Schweiz davon überzeugt, dass das Massnahmenpaket «Via Sicura» mit seinen enthaltenen Rasermassnahmen die Sicherheit auf den Schweizer Strassen erhöht und zur positiven Entwicklung der Unfallzahlen in den letzten Jahren beigetragen hat. Diese positive Entwicklung stellt auch der Evaluationsbericht des Bundesrates fest. Die Bemühungen nun rückgängig zu machen oder Massnahmen abzuschwächen, ist nicht im Sinne der Unfallverhütung und schadet der Verkehrssicherheit.

Der Entwurf der Teilrevision enthält zweifelsohne wichtige Impulse, welche der Verkehrssicherheit förderlich sind. RoadCross Schweiz sieht ein paar Vorschläge aber auch kritisch und möchte diesen Begleitbrief nutzen um zu einigen Punkten Stellung zu beziehen:

Rasermassnahmen

Historisch betrachtet ist für RoadCross Schweiz die Motion 17.3632 und die darin enthaltenen Vorschläge zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) von grossem Interesse. Die vorgeschlagene generelle Abschwächung bei den «Rasermassnahmen» wird klar abgelehnt, da die Übertretungen der Geschwindigkeiten derart hoch sein müssen, dass von einem Vorsatz ausgegangen werden muss. Aber auch auf Grund von Unachtsamkeit verursachte Raserdelikte (z.B. in Begegnungs- oder Tempo-30-Zonen) wiegen schwer, da dort von der Verkehrssituation her eigentlich besondere Aufmerksamkeit geboten wäre. Daher die negativen Antworten zu den Fragen 13 und 14 im Fragebogen zu der Teilrevision des SVG. Eine Abschwächung der Mindeststrafen, in der aktuellen Formulierung, lehnt RoadCross Schweiz klar ab.

Die Frage 12 wurde aber mit «Ja» beantwortet, weil sich RoadCross Schweiz unter gewissen Bedingungen vorstellen kann, den Strafgerichten einen grösseren Ermessensspielraum zu gewähren, um die konkreten Umstände des Falles in die Beurteilung einfliessen lassen zu können. RoadCross Schweiz anerkennt, dass durch den aktuellen Automatismus Härtefälle entstehen können und Personen ungewollt kriminalisiert werden. RoadCross Schweiz erachtet es aber als nötig zu definieren, unter welchen Umständen die Mindeststrafen unterschritten werden können und fordert daher die Anpassungen in diesem Sinne zu ergänzen.

RoadCross Schweiz fordert, dass **folgende Bedingungen** für die Unterschreitung der Mindeststrafen erfüllt sein müssen:

- Eine **vorsätzliche Handlung muss in der Beurteilung klar ausgeschlossen werden können**. Als Beispiel aus der Praxis kann dabei eine Überschreitung in einer Tempo-30-Zone dienen. Ist die Überschreitung derart hoch, dass sie als Raserdelikt beurteilt wird, könnten «fehlende Ortskenntnisse und eine nicht als Tempo-30-Zone erkennbare Strassenführung» als mildernde Umstände gewertet werden.
- Die angeklagte Person ist eine **Ersttäterin oder ein Ersttäter mit einwandfreiem Leumund**.

Werden diese Bedingungen nicht erfüllt, dann ist an den aktuell definierten Mindeststrafen festzuhalten.

Ohne diese Bedingungen lehnt RoadCross Schweiz die Anpassungen an den Rasermassnahmen (Kapitel 3.3.1 des Fragebogens zur Teilrevision des SVG) ab und erachtet diese der Verkehrssicherheit als nicht dienlich. Die Raserdelikte gehören zu den unnützigsten aller Unfallursachen. Die in «Via Sicura» definierten Überschreitungen der Geschwindigkeiten sind wie bereits ausgeführt derart hoch, dass man von einem Vorsatz ausgehen muss und diese Übertretungen daher hart zu bestrafen sind. **Mit der Formulierung von Bedingungen zur Unterschreitung der Mindeststrafen kann ein Ermessensspielraum für die Strafgerichte geschaffen werden, ohne eine bewährte Massnahme einfach wieder rückgängig zu machen.** Die Androhung dieser Strafe hat zudem auch eine präventive Wirkung und hat dazu beigetragen, die Anzahl Vergehen zu reduzieren.

Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug- Haftpflichtversicherung

Es steht zur Diskussion, die Rückgriffs-Pflicht der Haftpflichtversicherer wieder in ein Rückgriffs-Recht abzuschwächen. RoadCross Schweiz spricht sich klar dagegen aus. Die Signalwirkung eines Regressobligatoriums ist für die Unfallprävention förderlich. Die Abschwächung ermöglicht es potenziellen Delinquenten, sich gegen finanzielle Folgen von Verkehrsregelverletzungen zu versichern, womit der unfallverhütende Effekt verpuffen würde. Wer bei einem Verkehrsunfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht mit finanziellen Konsequenzen rechnen muss, verhält sich im Strassenverkehr gleichgültiger. Diese Erfahrung macht RoadCross Schweiz in der täglichen Präventionsarbeit mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Zudem lässt die aktuelle Regelung den Versicherern genügend Ermessensspielraum (mögliche Regressquoten von 1-99%), womit eine Gesetzesänderung hinfällig ist.

Alkoholausschank und -verkauf auf Autobahnraststätten

In der täglichen Arbeit wird RoadCross Schweiz mit Unfällen konfrontiert, welche unter Einfluss von Alkohol stattgefunden haben. Wenn man die Sinnlosigkeit dieser Vorfälle hautnah miterlebt, dann kann man nicht nachvollziehen, wie im Herbst 2017 das Parlament beschliessen konnte, den Verkauf von Alkohol auf Autobahnraststätten zu erlauben. Dieser Beschluss soll nun per 2021 in Kraft treten und RoadCross Schweiz plädiert dringend dafür, das Verbot aufrecht zu erhalten. Der jährliche Sinus-Report der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu belegt, dass die Entwicklung der Unfallzahlen von Autolenkenden - auch jene von Alkoholunfällen auf der Autobahn – seit Jahren in die richtige Richtung geht und zeigt, dass die jetzigen Gesetzgebungen und Massnahmen zur Unfallprävention greifen. Die Aufhebung des Verbots von Alkohol auf Autobahnraststätten wird die Problematik wieder verschärfen. Denn Autofahren und Alkohol vertragen sich nicht, insbesondere nicht auf der Autobahn bzw. auf Autobahnraststätten, die nur motorisiert zu erreichen sind. Diese Wettbewerbsfreiheit ist eine Liberalisierung am falschen Ort: Das Verkaufs- und Ausschankverbot dient unmittelbar dem Schutz der körperlichen Unversehrtheit und des Lebens sowohl des Lenkers wie auch aller anderen Verkehrsteilnehmenden. Dieser Schutz ist höher zu gewichten als wirtschaftliche Interessen.

Schlussbemerkungen

RoadCross Schweiz unterstützt die Bemühungen, mit der Teilrevision sinnvolle Anpassungen an der aktuellen Gesetzgebung vorzunehmen, sieht aber auch Widersprüche. Während man bei dem Thema E-Bike richtigerweise auf das Unfallgeschehen eingeht und Anpassungen im Sinne der Verkehrssicherheit vorschlägt, will man aus Gründen der technologischen Entwicklung an anderen Orten die Regeln lockern. So sollen Verkehrsteilnehmende ohne entsprechende Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht lenken dürfen. So stellt sich die Frage, ob die Anpassungen zu sehr von Wirtschaftsdenken und Technologie getrieben sind und dem Menschen und dem menschlichen Verhalten zu wenig Beachtung schenken. Dieser Eindruck vermittelt die alternativlos vorgeschlagene Abschwächung des bewährten Gesetzespaketes «Via Sicura» sowie der Entscheid, den Alkoholverkauf auf Autobahnraststätten wieder zu erlauben.

RoadCross Schweiz würde gerne noch den Vorschlag zu einer Sicherheitsmassnahme einbringen. Dieser betrifft die Regelung der Warnwesten. In den meisten europäischen Ländern besteht seit einigen Jahren eine Warnwestenpflicht. Somit ist sowohl die Verwendung der Warnwesten bei Pannen und Betreten der Fahrbahn (Tragepflicht), als auch das Mitführen der Warnweste vorgeschrieben. Es gibt aber von Land zu Land Unterschiede. RoadCross Schweiz plädiert dafür, in der Schweiz auch eine Warnwestenpflicht einzuführen. Die mitgeführte Anzahl der Warnwesten

müsste dabei der jeweiligen Anzahl Sitzplätze des Fahrzeugs entsprechen. RoadCross Schweiz ist von der Wirksamkeit dieser Massnahme überzeugt und sieht darin auch eine sinnvolle Angleichung an die Gesetze in den meisten europäischen Ländern.

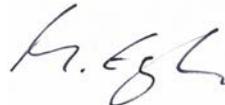
Unserem Schreiben angehängt finden Sie die beiden Fragebogen und somit die Stellungnahme zu den einzelnen Punkten der Teilrevision. Wir bedanken uns nochmals für die Möglichkeit der Teilnahme im Vernehmlassungsprozess und hoffen, dass unsere Bemühungen für möglichst sichere und unfallfreie Schweizer Strassen anerkannt werden!

Freundliche Grüsse

RoadCross Schweiz



Willi Wismer
Präsident des Stiftungsrats



Mike Egle
Leiter Kommunikation



Fragebogen zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes und des Ordnungsbussengesetzes

(gegliedert nach der Systematik des Erläuternden Berichts)

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband X Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: RoadCross Schweiz Zweierstrasse 22 8004 Zürich Stv. Geschäftsführerin: Patrizia Koller Stiftungspräsident: Willi Wismer Kommunikation: Mike Egle
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

1. Förderung umweltfreundlicher Technologien

1. Sind Sie damit einverstanden, dass eine Bestimmung ins SVG eingefügt wird, wonach der Bundesrat aus Gründen des Umweltschutzes die Überschreitung der in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte auf Verordnungsebene zulassen kann, sofern damit keine Erhöhung der Transportkapazität verbunden ist? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: RoadCross Schweiz ist aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen gegen eine generelle Einführung einer solchen Bestimmung. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg, usw.). Zudem erreichen Elektromotoren von Anfang an den maximalen Drehmoment, was für viele Verkehrsteilnehmende gewöhnungsbedürftig ist. Aus diesen Gründen könnten wir uns ein «Ja» nur mit entsprechender Ausbildung vorstellen.		

2. Automatisiertes Fahren

2. Sind Sie mit der Definition von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem einverstanden? (Art. 25a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem von ihren Beherrschungspflichten gemäss Artikel 31 Absatz 1 SVG befreien kann? (Art. 25a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>Einheitliche Standards zur Bewilligung von Testfahrten automatisierter Fahrzeuge existieren bislang keine, was auf unterschiedliche Rechtslagen der einzelnen Länder, allen voran aber auf die Anerkennung der sogenannten Wiener Konvention für den Strassenverkehr zurückzuführen ist. Die Konvention wurde durch die UN-Konferenz in Wien (1968) erarbeitet und besagt, dass der Fahrer bzw. die Fahrerin immer die volle Kontrolle über sein/ihr Fahrzeug haben muss (Beherrschungspflicht). Mit autonomen Fahrzeugen wäre diese ursprüngliche Regelung nicht vereinbar gewesen. Deshalb wurde das Wiener Abkommen ergänzt, indem der entsprechende Passus (8. Artikel der Wiener Konvention) dahingehend erweitert wurde, dass automatisierende Systeme zulässig sind, unter der Bedingung, dass sie vom Menschen jederzeit abgeschaltet werden können. Nun sind Systeme, welche die Führung eines Fahrzeuges beeinflussen, zulässig, wenn sie jederzeit vom Fahrer überstimmt oder abgeschaltet werden können. Die Änderung ist am 23. April 2016 in Kraft getreten.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass auch diese Bestimmungen noch weiter liberalisiert und dem technologischen Fortschritt angepasst werden. Bis dies der Fall ist und klarer wird, in welche Richtung die internationalen Bestimmungen gehen, stellt sich RoadCross Schweiz gegen eine Anpassung des schweizerischen Rechts und damit gegen jegliche Aufweichung der Beherrschungspflicht für Fahrzeuglenkende. Ein Schweizer Alleingang macht absolut keinen Sinn und würde lediglich verkehrssicherheitsgefährdende Unsicherheiten schaffen. Es ist unter diesem Aspekt unverantwortlich, die Schweizer Verkehrsteilnehmenden quasi zu «Versuchskaninchen» zu machen, nur um sich im internationalen Umfeld als Vorreiter brüsten zu können. RoadCross Schweiz spricht sich daher gegen eine Befreiung der Beherrschungspflicht durch den Bundesrat aus.</p>		

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die Zulassungsvoraussetzungen festlegt, damit Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem, die keine Fahrzeugführerin oder keinen Fahrzeugführer benötigen, auf bestimmten Strecken zugelassen werden können? (Art. 25a Abs. 3 E-SVG)		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz ist angesichts der unter Punkt 3 geschilderten Gründen nicht damit einverstanden, dass diese Kompetenzen einfach so dem Bundesrat übertragen werden.</p> <p>Darüber hinaus müsste in einem ersten Schritt ganz klar definiert sein, dass sich solche Zulassungsvoraussetzungen nur auf bestimmte Strecken beziehen (keine generelle Zulassung zum Verkehr).</p>		

<p>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)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz wäre einverstanden, wenn zwingend die folgenden Mindestbedingungen gewährleistet sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Fahrerin oder der Fahrer hat eine Prüfung für das Führen eines autonomen Fahrzeugs bestanden, die seine Fähigkeit bescheinigt, entsprechend dem Grad der Autonomie das entsprechende Fahrzeug verantwortungsvoll und sicher lenken zu können; 2. Die Fahrerin oder der Fahrer wird darüber informiert, welche personenbezogenen Daten erhoben und wie diese verwendet werden; 3. Dass die Sicherheit im Strassenverkehr, insbesondere in Bezug auf besonders vulnerable Personen jederzeit gewährleistet ist. 		

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

7. Sind Sie mit den in Artikel 25c genannten Rahmenbedingungen (Datenschutz) für die in Artikel 25a Absatz 2 und 3 vorgeschlagenen bundesrätlichen Kompetenzen einverstanden? (Art. 25c E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	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)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: RoadCross Schweiz kann Abweichungen von geltenden Bestimmungen zu Testzwecken nur zustimmen, sofern klare, einschränkende Rahmenbedingungen für die Abweichungen aufgestellt und diese sowohl zeitlich wie räumlich eng begrenzt sind.		

9. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA zur Förderung neuartiger Lösungen Beiträge gewähren darf? (Art. 105 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3. Umsetzung parlamentarischer Vorstösse

3.1 Motion 15.3574 – Annullation des Führerausweises auf Probe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch mittelschwere und schwere Widerhandlungen von Inhaberinnen und Inhabern eines Führerausweises auf Probe dazu führen, dass bei der ersten Widerhandlung die Probezeit verlängert und bei der zweiten Widerhandlung der Führerausweis auf Probe annulliert wird? (Art. 15a Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: RoadCross Schweiz anerkennt, dass das heutige System die Verhältnismässigkeit		

nicht wahr, und die Folgen schwerwiegend sind: Verfall des Führerausweises auf Probe, zwingende psychologische Untersuchung, Wartezeit von einem Jahr, bis erneut ein Lehrfahrausweis beantragt werden kann und Wiederholung der ganzen Ausbildung. RoadCross Schweiz erachtet es als gerechtfertigt, dass der Ausweis auf Probe nur verfällt, wenn die zweite Wiederhandlung mittelschwer oder schwer wiegt.

3.2 Motion 13.3572 – Ab- und Auflastung von Nutzfahrzeugen

11. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterin oder der Halter das Gesamtgewicht ihres oder seines Motorfahrzeuges oder Anhängers (im Rahmen des Garantiege- wichts) jederzeit bei der kantonalen Vollzugsbehörde ändern kann? (Art. 9 Abs. 2 ^{bis} und 3 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

3.3 Motion 17.3632 - Anpassung von «Via sicura»

3.3.1 Rasermassnahmen

12. Sind Sie damit einverstanden, dass den Strafgerichten bei der Beurteilung von «Ra- serdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>RoadCross Schweiz ist von den in «Via Sicura» definierten Massnahmen zur Erhö- hung der Verkehrssicherheit und somit zur Reduktion der Anzahl Todesfälle und Schwerverletzten im Strassenverkehr überzeugt. Die Wirksamkeit der Massnahmen hat auch der Evaluationsbericht des Bundesrats bestätigt. Daher sieht RoadCross Schweiz eigentlich keinen Bedarf, an der aktuellen Gesetzgebung etwas zu ändern.</p> <p>RoadCross Schweiz anerkennt aber die Problematik, dass gesetzlich definierte Au- tomatismen zu Härtefällen führen können und es somit sinnvoll erscheint, dass den Strafgerichten mehr Ermessensspielraum gewährt werden soll, um die Möglichkeit zu bieten, die konkreten Umstände eines Vergehens zu berücksichtigen. Dies soll ver- hindern, dass Ersttäterinnen oder Ersttäter mit einwandfreiem Leumund ungewollt kriminalisiert werden. Für RoadCross Schweiz ist das «Ja» aber an die Bedingung geknüpft, dass vorsätzlich begangene schwere Verkehrsregelverletzungen, weiterhin mit der aktuell gesetzlich definierten Härte sanktioniert werden.</p>		

13. Sind Sie damit einverstanden, dass die Mindeststrafe von einem Jahr Freiheitsstrafe für die Begehung eines «Raserdelikts» aufgehoben wird? (Art. 90 Abs. 3 E-SVG)

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz ist wie in der Antwort zu Frage 12 ausgeführt damit einverstanden, den Strafgerichten mehr Spielraum bei der Beurteilung der Delikte zu gewähren. Dieser Spielraum ist aber klar daran geknüpft, dass ein Strafgericht bei der Beurteilung eines Deliktes zum Schluss kommt, dass der verursachenden Person keine Vorsätzlichkeit nachgewiesen werden kann. Ebenso muss die angeklagte Person einen tadellosen Leumund vorweisen können.</p> <p>RoadCross Schweiz ist also für die Beibehaltung der Mindeststrafe, wäre aber damit einverstanden, dem Strafgericht unter gewissen Bedingungen die Möglichkeit zur Unterschreitung zu ermöglichen.</p>		

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass nach einem «Raserdelikt» Ersttäterinnen oder Ersttäter der Führerausweis für mindestens 6 Monate entzogen werden muss (und nicht mehr für mindestens 24 Monate)? (Art. 16c Abs. 2 Bst. a^{bis} E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz ist wie in der Antwort zu Frage 12 ausgeführt damit einverstanden, den Strafgerichten mehr Spielraum bei der Beurteilung der Delikte zu gewähren. Dieser Spielraum ist aber klar daran geknüpft, dass ein Strafgericht bei der Beurteilung eines Deliktes zum Schluss kommt, dass der verursachenden Person keine Vorsätzlichkeit nachgewiesen werden kann. Ebenso muss die angeklagte Person einen tadellosen Leumund vorweisen können.</p> <p>RoadCross Schweiz ist also für die Beibehaltung der Mindeststrafe, wäre aber damit einverstanden, dem Strafgericht unter gewissen Bedingungen, die Möglichkeit zur Unterschreitung zu ermöglichen.</p>		

3.3.2 Obligatorischer Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

<p>15. Sind Sie damit einverstanden, dass nach dem Verursachen eines Schadens durch Fahren in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein «Raserdelikt» der Versicherer nicht mehr zwingend auf die Fehlbare oder den Fehlbaren Rückgriff nehmen muss? (Art. 65 Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz spricht sich gegen eine Umwandlung der heutigen Rückgriffpflicht der Haftpflichtversicherer in ein blosses Rückgriffsrecht aus. Die Umwandlung wäre ein komplett falsches Signal an die Verkehrsteilnehmenden, denn die Massnahme hat auch eine präventive Wirkung. Diese Erfahrung macht RoadCross Schweiz in der täglichen Präventionsarbeit mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Wer bei einem Verkehrsunfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht mit finanziellen Konsequenzen rechnen muss, verhält sich im Strassenverkehr gleichgültiger. Die Signalwirkung eines Regressobligatoriums ist für die Unfallprävention daher überaus förderlich. Die jetzige Regelung lässt den Versicherern zudem genügend Ermessensspielraum (mögliche Regressquoten von 1-99%), womit eine Gesetzesänderung hinfällig ist.</p>		

3.3.3 Alkohol-Wegfahrsperrn und Datenaufzeichnungsgeräte («Blackboxen»)

<p>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)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Aus Sicht von RoadCross Schweiz ist es für die Unfallprävention zwingend angezeigt, den Menschen und menschliches Verhalten wieder vermehrt in den Mittelpunkt der Unfallprävention zu stellen. Dies bedingt auch, dass solches Fehlverhalten und dessen Risiken in der Fahraus- und obligatorischen -weiterbildung Platz finden können. Repressionen dienen der Verkehrssicherheit langfristig weniger, da sie im Gegensatz zur Schulung und pädagogisch-professionellen Fahraus- und -weiterbildung nur mangelhaft Wirkung entfalten. Entsprechend muss der Fahraus- und -weiterbildung in Zukunft mehr Gewicht beigemessen werden und nicht technischen Repressionsmassnahmen.</p>		

<p>17. Sind Sie damit einverstanden, die gesetzliche Grundlage für die obligatorische Verwendung von Alkohol-Wegfahrsperrn nach bestimmten Alkoholdelikten aufzuheben? (Art. 17a, insbesondere Abs. 2; Art. 99 Abs. 1 Bst. h-j E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen

	<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Alkohol-Wegfahrsperren machen aus Präventionssicht Sinn. Sie müssen für eine präventive Wirkung aber anders als vorgesehen eingesetzt werden. So, wie dies für die Alkohol-Wegfahrsperren im Massnahmen-Paket «Via Sicura» ursprünglich vorgesehen war, sind sie eine zusätzliche Verschärfung für Alkohol-Delinquente. Wenn sie dagegen als Massnahme eingesetzt würden, wodurch die Dauer eines Fahrausweisentzugs aufgrund von Alkohol-Delikten vermindert werden könnte, hätten Alkohol-Delinquente eine zusätzliche Motivation, ihr Verhalten so schnell wie möglich zu verändern. Zudem sind unterstützende Massnahmen wie FiaZ-Kurse unter diesem Aspekt zwingend notwendig, sehr sinnvoll und deshalb beizubehalten.</p>
--	---

4. Weiterer Revisionsbedarf

4.1 Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot

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

4.2 Bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen

<p>19. Sind Sie damit einverstanden, dass die Verpflichtung des Bundesrates, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen, aufgehoben wird? (Art. 6a Abs. 2 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen / Änderungsantrag:	
<p>Angesichts des heute schon grassierenden (kommunalen) «Wildwuchses» im Bereich der Umsetzung der Signalisationsvorschriften macht es absolut keinen Sinn, einer weiteren Abweichung diesbezüglich noch weiter Vorschub zu leisten – auch nicht in baulicher Hinsicht. Einheitliche Regelungen und Ausgestaltungen der Strassenräume tragen zu mehr Verkehrssicherheit bei und erleichtern die Fahrausbildung.</p>		

4.3 Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen

20. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kompetenz des Bundesrates, Ausnahmen vom Verbot der Rundstreckenrennen vorzusehen und diese zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen, erweitert wird? (Art. 52 Abs. 1 und 2 E-SVG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Unter Berücksichtigung und Einhaltung aller Sicherheitsvorschriften kann sich RoadCross Schweiz damit einverstanden erklären, Rundstreckenrennen zu bewilligungsfähigen Veranstaltungen zu machen.		

4.4 Strafrechtliche Sanktionen bei Widerhandlungen mit Fahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit

21. Sind Sie damit einverstanden, dass als Strafe für Widerhandlungen mit Motorfahrzeugen von geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit grundsätzlich nur noch eine «Busse» (bis 10 000 CHF) und nicht mehr eine «Geldstrafe oder Freiheitsstrafe» ausgesprochen werden darf? (Art. 99a E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Es ist nicht einsehbar, wieso Verkehrsteilnehmende aufgrund ihres Fahrzeuges bezüglich Strafmasses unterschiedlich beurteilt werden sollen. Vielmehr soll gleiches Fehlverhalten unabhängig des Fahrzeuges gleich bestraft werden.		

4.5 Ermächtigung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, im Einzelfall Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu verfügen

22. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat das ASTRA auf dem Verordnungsweg ermächtigen kann, in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Verordnungsbestimmungen zu bewilligen? (Art. 106 Abs. 2 ^{bis} E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: Zum einen bleibt völlig unklar, was unter «besonderen Fällen» in Zukunft verstanden werden wird. Entsprechend müsste dies auf Gesetzesstufe klarer definiert werden, bevor eine solche Delegation erfolgen kann.		

4.6 Ermächtigung des Bundesrates zum Abschluss von völkerrechtlichen Verträgen

23. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat mit anderen Staaten (z.B. UK) ähnliche Verträge wie mit dem Fürstentum Liechtenstein ¹ abschliessen kann? (Art. 106a Abs. 1 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

24. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat Änderungen an bestimmten, im SVG aufgelisteten, internationalen Abkommen genehmigen oder vorschlagen sowie völkerrechtliche Verträge über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr abschliessen kann? Die Abschlusskompetenz umfasst Regelungsgegenstände, die der Bundesrat auf Verordnungsebene (national) selbst regeln darf. (Art. 106a Abs. 2 E-SVG)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

4.7 Ausdehnung der Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen (Änderung des Ordnungsbussengesetzes vom 18. März 2016)

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Halterhaftung für Ordnungsbussen auf juristische Personen ausgedehnt wird? (Art. 7 Abs. 1 E-OBG)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

¹ SR 0.741.531.951.4



Fragebogen zur Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: RoadCross Schweiz Zweierstrasse 22 8004 Zürich Stv. Geschäftsführerin: Patrizia Koller Stiftungspräsident: Willi Wismer Kommunikation: Mike Egle
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 12.12.2020 an folgende E-Mail-Adresse: svg@astra.admin.ch

A) Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses von Strassenfahrzeugen

1. Grundsätzliche Zustimmung

1. Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass die Vorschriften der EU zur Reduktion der CO ₂ -Emissionen und zur Verbesserung der Sicherheit von schweren Nutzfahrzeugen übernommen werden (verbesserte neue Führerkabinen, längere Heckspoiler und Gewichtskompensation für alternative und emissionsfreie Antriebe von bis zu dreiachsigen Motorfahrzeugen und allen daraus gebildeten Anhängerzügen)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat die im Gesetz festgelegten höchstzulässigen Gewichte von 40 bzw. 44 Tonnen im kombinierten Verkehr und die Höchstlänge von 18,75 Meter auf der Basis von Artikel 106 Absatz 5 SVG im Rahmen einer befristeten Regelung bereits erhöht, bevor die vorgeschlagene Änderung des Gesetzes, die ihm die Kompetenz zu einer unbefristeten Regelung gibt (siehe Art. 9 Abs. 2 ^{bis} der Vorlage zum SVG), beschlossen ist? (Hinweis: Es darf ausschliesslich das Mehrgewicht alternativer Antriebe bzw. die Mehrlänge aerodynamischer Elemente zur Verbesserung der CO ₂ -Effizienz kompensiert werden, ohne Erhöhung der Ladekapazität.)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

5. Sind Sie damit einverstanden, dass Lastwagen mit alternativen Antrieben bis zu einem Gesamtgewicht von max. 4,25 Tonnen künftig nicht mehr als Lastwagen, sondern als Lieferwagen (leichte Motorwagen) eingeteilt werden und für sie sämtliche Verwendungsregeln der bisherigen Lieferwagen gelten sollen (Förderung alternativer Antriebssysteme zur Reduktion der CO ₂ -Emissionen)?		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag: RoadCross Schweiz ist aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen gegen eine generelle Einführung einer solchen Bestimmung. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg, usw.). Zudem erreichen Elektromotoren von Anfang an den maximalen Drehmoment, was für viele Verkehrsteilnehmenden gewöhnungsbedürftig ist. Aus diesen Gründen könnten wir uns ein «Ja» nur mit entsprechender Ausbildung vorstellen.		

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

Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

2.1. Verlängerte aerodynamische Führerkabinen

6. Sind Sie damit einverstanden, dass aerodynamisch und sicherheitstechnisch optimierte Führerkabinen von Lastwagen und Sattelschleppern die dafür erforderliche grössere Länge aufweisen dürfen? (Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. a E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> 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. 1 ^{bis} Bst. o E-VTS)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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

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

2.4. Kompensation der Länge von Wasserstofftanks

9. Sind Sie damit einverstanden, dass wasserstoffbetriebene Lastwagen und Sattelschlepper und daraus gebildete Anhängerzüge in der Schweiz die Länge ihrer Wasserstoffspeicher kompensieren können und die dafür erforderliche Mehrlänge aufweisen dürfen? (Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. b E-VTS und Art. 65 Abs. 5 und 6 E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

2.5. Kompensation des Mehrgewichts alternativer Antriebe

10. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeugkombinationen mit alternativen Antrieben ein Mehrgewicht bis zu 1 Tonne aufweisen dürfen? (Hinweis: Zum Schutz der Strassen wird keine Erhöhung der Achslasten erlaubt) (Art. 95 Abs. 1 ^{bis} und 1 ^{ter} E-VTS und Art. 67 Abs. 1 ^{ter} und 1 ^{quater} E-VRV)		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		
<p>RoadCross Schweiz ist aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen gegen eine generelle Einführung einer solchen Bestimmung. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg, usw.). Zudem erreichen Elektromotoren von Anfang an den maximalen Drehmoment, was für viele Verkehrsteilnehmenden gewöhnungsbedürftig ist. Aus diesen Gründen könnten wir uns ein «Ja» nur mit entsprechender Ausbildung vorstellen.</p>		

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^{bis} und 1^{ter} E-VTS und Art. 67 Abs. 1^{ter} und 1^{quater} E-VRV)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz ist aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen gegen eine generelle Einführung einer solchen Bestimmung. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg, usw.). Zudem erreichen Elektromotoren von Anfang an den maximalen Drehmoment, was für viele Verkehrsteilnehmenden gewöhnungsbedürftig ist. Aus diesen Gründen könnten wir uns ein «Ja» nur mit entsprechender Ausbildung vorstellen.</p>		

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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz ist aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen gegen eine generelle Einführung einer solchen Bestimmung. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg, usw.). Zudem erreichen Elektromotoren von Anfang an den maximalen Drehmoment, was für viele Verkehrsteilnehmenden gewöhnungsbedürftig ist. Aus diesen Gründen könnten wir uns ein «Ja» nur mit entsprechender Ausbildung vorstellen.</p>		

<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 CO₂-Emissionen)? (Art.4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h E-VZV)</p>		
---	--	--

<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz ist aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen gegen eine generelle Einführung einer solchen Bestimmung. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg, usw.). Zudem erreichen Elektromotoren von Anfang an den maximalen Drehmoment, was für viele Verkehrsteilnehmenden gewöhnungsbedürftig ist. Aus diesen Gründen könnten wir uns ein «Ja» nur mit entsprechender Ausbildung vorstellen.</p>		

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

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

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

<p>14. Sind Sie damit einverstanden, dass die Ausnahmen betreffend Arbeits- und Ruhezeitvorschriften für Lieferwagen mit alternativen Antrieben und einem Gesamtgewicht über 3,50 Tonnen bis max. 4,25 Tonnen sowie damit gebildeten Anhängerzügen gewährt werden sollen? <i>Art. 4 Abs. 2 Bst. j E-ARV 1 (die Ausnahme von der Fahrtschreibereinbaupflicht ergibt sich aus dem Verordnungstext der ARV 1)</i></p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>RoadCross Schweiz ist aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen gegen eine generelle Einführung einer solchen Bestimmung. Den Verkehrsteilnehmenden fehlt grösstenteils die Erfahrung, um ohne weitere Fahrausbildung Fahrzeuge mit grösseren Abmessungen und höherem Gewicht sicher lenken zu können (Stichwort: Fahrdynamik, Bremsweg, usw.). Zudem erreichen Elektromotoren von Anfang an den maximalen Drehmoment, was für viele Verkehrsteilnehmenden gewöhnungsbedürftig ist. Aus diesen Gründen könnten wir uns ein «Ja» nur mit entsprechender Ausbildung vorstellen.</p>		

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

B) Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei E-Bikes

1. Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

1.1. Tragen von Schutzhelmen

19. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig auch auf Motorfahrrädern mitgeführte Personen einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 1 E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

20. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig die Lenkerinnen und Lenker aller Motorfahrräder (neu insbesondere auch auf langsamen E-Bikes und Elektrotrottinetten, ausgenommen werden lediglich motorisierte Rollstühle) einen Helm tragen müssen? (Art. 3b Abs. 2 Bst. e E-VRV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

21. Würden Sie eine Velohelmtragepflicht für Kinder bis 16 Jahre auf nicht motorisierten Velos unterstützen? (Frage ohne Änderungsvorschlag)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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>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 type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Da sich diese Fahrzeuge mit allen anderen Fahrzeugen auf der Strasse befinden, vertritt RoadCross Schweiz die Meinung, dass eine Lichtpflicht sinnvoll ist.</p>		

1.3. Einhaltung der allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten

<p>24. Sind Sie damit einverstanden, dass sich Fahrerinnen und Fahrer 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>		

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

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

3. Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV)

3.1. Mitfahren auf einem Motorfahrrad ohne Helm

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

3.2. Mitführen eines Kindes unter 12 Jahren ohne Helm

<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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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
Bemerkungen / Änderungsantrag:		

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? (Anhang 1 Ziff. 625 E-OBV)</p>		
<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? (Anhang 1 Ziff. 703.4 E-OBV)		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Bemerkungen / Änderungsantrag:		