



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr

Bern, 28. Juni 2023

Verkehrsflächen für den Langsamverkehr

Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens



BK-D-BB8A3401/1090

Übersicht

Die vorliegende Revisionsvorlage soll:

- Eine einheitliche und übersichtliche Regelung für Motorfahräder schaffen;
- Eine effiziente Nutzung der Verkehrsflächen sicherstellen;
- Die Priorisierung des Langsamverkehrs an neuralgischen Orten erlauben; sowie
- Die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern.

Ausgangslage

In den Städten und Agglomerationen sind immer mehr unterschiedliche Fahrzeuge auf denselben Verkehrsflächen unterwegs. Das erhöht das Unfallrisiko. Aufgrund von Vorstössen aus dem Parlament hat der Bundesrat analysiert, wie eine bessere Nutzung der knappen Verkehrsflächen möglich ist und wie das Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden verbessert werden könnte.

Im Bericht «Verkehrsflächen für den Langsamverkehr»¹ in Erfüllung der Postulate Burkart (18.4291 «Langsamverkehr. Eine Gesamtsicht ist erforderlich»)² und Candinas (15.4038 «Vereinfachte Fahrzeugprüfung für Kleinfahrzeuge»)³ hat der Bundesrat am 10. Dezember 2021 die Eckwerte für eine Revision des Strassenverkehrsrechts definiert:

- Anpassung der Kategorisierung, der technischen Vorschriften und der Führeraus- bildung für Motorfahräder und Leicht-Motorfahräder;
- Die Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen für Motorfahräder (schnelle E-Bikes und schwere Lastenräder dürfen damit wahlweise auch auf den übrigen Fahrflächen fahren);
- Mit baulichen Elementen geschützte Radstreifen;
- Spezifische Parkierungsflächen für Leicht-Motorfahräder und entsprechende Zusatztafeln.⁴

Ebenfalls Gegenstand der Revision sind die Umsetzung der Motion Nantermod (20.3080 «Elektrofahräder. Gesetzgebung an die Verwendung im Tourismus anpassen»)⁵ sowie eine Anpassung der Anforderungen an Verkehrsexperten und -expertinnen, die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen.

¹ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Suche Curia Vista > 18.4291 Postulat > [10.12.2021 Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstosses](#).

² www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Suche > Geschäftsnummer [18.4291](#).

³ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Suche > Geschäftsnummer [15.4038](#)

⁴ Vgl. Postulatsbericht, Ziff. 8.1.1.

⁵ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Suche > Geschäftsnummer [20.3080](#).

Inhalt der Vorlage

Um die Kategorisierung der auf Radverkehrsflächen berechtigten Kleinfahrzeuge zu aktualisieren und zu harmonisieren, schlägt die vorliegende Revision gemäss Auftrag im oben erwähnten bundesrätlichen Postulatsbericht folgende neue Regelung für die Kategorie «Motorfahräder» vor:

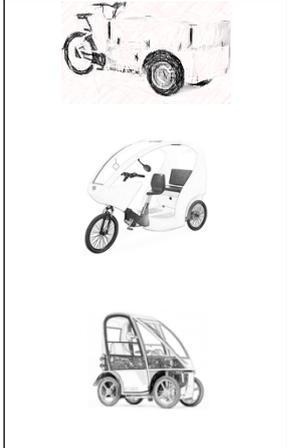
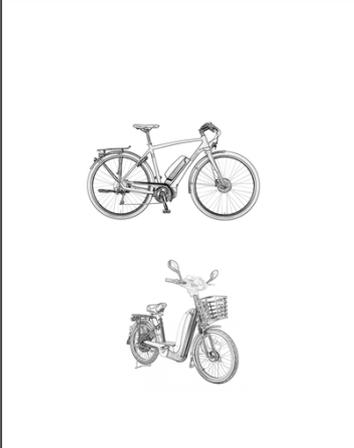
	Motorfahräder					
	«Leicht-Motorfahräder»		«Elektro-Stehroller»	«schwere Motorfahräder»	«schnelle Motorfahräder»	
						
v_{max}	25 km/h			25 km/h	45 km/h	30 km/h
Gesamtgewicht	≤ 250 kg			≤ 450 kg	≤ 200 kg	
Breite	≤ 1.00 m			≤ 1.00 m (einplätzig Fahrzeuge zum Sachentransport ≤ 1.20 m)	≤ 1.00 m	
Antrieb	Elektromotor oder elektrische Tretunterstützung	Elektromotor		Elektromotor oder elektrische Tretunterstützung	elektrische Tretunterstützung	Elektro- oder Verbrennungsmotor
Leistung, Hubraum	≤ 0.5 kW	≤ 2 kW		≤ 1 kW		≤ 1 kW ≤ 50 cm ³
Anzahl Räder	frei wählbar			mindestens 3 Räder, mehrspurig	zwei Räder, einspurig	
Sitzplätze	Anzahl Sitzplätze frei nach verfügbarer Nutzlast (Fahrzeuge ohne Sitzgelegenheit wie z. B. Trottinette: nur 1 Person)			Anzahl Sitzplätze frei nach verfügbarer Nutzlast	einplätzig	
Zulassung	nein	ja		ja		
Führerausweis	ohne Ausweis ab 16 Jahren, mit Kategorie M ab 14 Jahren Elektrovelos mit Tretunterstützung: mit volljähriger Aufsichtsperson ab 12 Jahren ohne Ausweis	ohne Ausweis ab 16 Jahren, mit Kategorie M ab 14 Jahren		Kategorie M (Sonderregelungen für gehbehinderte Personen)	Kategorie M	
Verkehrsflächen	wie Radfahrende			wie Radfahrende (keine Benutzungspflicht von Radwegen, nicht zugelassen auf signalisierten Fusswegen mit Zusatztafel «  gestattet»)		

Tabelle 1: Übersicht der geplanten Kategorisierung der Motorfahräder

Neu soll für alle Leicht-Motorfahrräder, Elektro-Stehroller und schweren Motorfahrräder eine einheitliche bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h gelten; ungeachtet dessen, ob diese mit Tretunterstützung oder reinem Elektroantrieb erreicht wird. Damit soll eine einheitlichere Geschwindigkeit auf den Radverkehrsflächen erreicht werden.

Um das Potenzial von Lastenvelos («Cargobikes») für die urbane Güterlogistik auszuschöpfen, soll das zulässige Gesamtgewicht von schweren Motorfahrrädern auf 450 kg erhöht werden. Zudem sollen einplätzig schwere Motorfahrräder zum Sachtransport bis zu 1.20 m breit sein dürfen.

Bei Leicht-Motorfahrrädern und schweren Motorfahrrädern mit einer Breite bis zu 1 m soll keine zahlenmässige Beschränkung der Anzahl Sitzplätze gelten. Stattdessen soll künftig die vom Hersteller garantierte Nutzlast im Rahmen des gesetzlich festgelegten Gesamtgewichts für die Bestimmung der maximalen Anzahl Sitzplätze massgebend sein.

Um die Verkehrsflächen praxisingerechter und effizienter zu nutzen, soll unter Berücksichtigung der Neukategorisierung der Motorfahrräder die Bedeutung von gewissen, den Langsamverkehr betreffenden Signalen angepasst werden. Gehflächen sollen dabei weiterhin den zu Fuss Gehenden vorbehalten bleiben, wobei auch fahrradähnliche Gefährte ohne elektrischen Antrieb (z. B. Skateboards), Kinderräder sowie motorbetriebene Fahrzeuge für gehbehinderte Personen zugelassen sind. Wo ein Radweg oder ein gemeinsamer Fuss- und Radweg besteht, sollen Lenkerinnen und Lenker schneller und schwerer Motorfahrräder künftig auch die Fahrbahn des übrigen Verkehrs benutzen dürfen.

Für die Signalisation und Markierung von Parkierungsflächen für Fahrräder und Motorfahrräder, die für den Transport von Kindern, Mitfahrenden und Sachen konzipiert sind, soll den Signalisationsbehörden das Symbol «Lastenfahrrad» () zur Verfügung gestellt werden.

Zudem sollen sogenannte geschützte Radstreifen («protected bike lanes») explizit geregelt werden. Dafür wird vorgeschlagen, die rechtlichen Grundlagen von Rastreifen dahingehend zu präzisieren, dass mit durchgezogenen Linien markierte Radstreifen zusätzlich mit baulichen Elementen versehen werden können. Mit solchen geschützten Radstreifen kann die Sicherheit auf der bestehenden Radinfrastruktur erhöht werden.

Weiter soll es künftig erlaubt sein, ab 12 Jahren langsame E-Bikes zu fahren, sofern eine volljährige Aufsichtsperson dabei ist.

Schliesslich sollen Verkehrsexperten und -expertinnen, die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen, neu keinen schweizerischen Führerausweis mehr besitzen müssen.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	7
1.1	Handlungsbedarf und Ziele.....	7
1.2	Prüfaufträge aus dem Postulatsbericht.....	8
1.2.1	Leicht-Motorfahräder: Ausweitung der Typengenehmigungspflicht.....	8
1.2.2	Fahrradanhänger: Motorisierung und Erhöhung des Betriebsgewichts.....	9
1.3	Erledigung parlamentarischer Vorstösse.....	9
2	Rechtsvergleich	9
3	Grundzüge der Vorlage	10
3.1	Anpassung der Kategorisierung und der technischen Vorschriften für Motorfahräder.....	10
3.1.1	Kategorisierung.....	10
3.1.2	Verkehrszulassung.....	12
3.2	Anpassung der Fahrberechtigung für Motorfahräder (motorisierte Rollstühle, Elektro-Rikschas und Mindestalter langsame E-Bikes).....	12
3.2.1	Ausgangslage.....	12
3.2.2	Die beantragte Neuregelung mit Begründung.....	13
3.2.3	Geprüfte Alternativen im Rahmen der Motion 20.3080 Nantermod.....	15
3.3	Anpassung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften.....	16
3.3.1	Aufhebung der Pflicht für Lenkerinnen und Lenker schneller und schwerer Motorfahräder, Radwege zu benutzen.....	16
3.3.2	Spezifische Parkierungsflächen für bestimmte Arten von Motorfahrädern.....	18
3.3.3	Schaffung von rechtlichen Grundlagen, um Radstreifen mit baulichen Elementen schützen zu können.....	19
3.3.4	Weitere Anpassungen der Signalisationsverordnung.....	22
3.4	Anforderungen an Verkehrsexperten und -expertinnen die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen.....	27
4	Erläuterungen zu einzelnen Artikeln	27
4.1	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).....	27
4.2	Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV).....	34
4.3	Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV).....	38
4.4	Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV).....	40
4.5	Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV).....	43
4.6	Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV).....	44
4.7	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV).....	44
4.8	Verordnung vom 16. November 2016 über die Anerkennung von EU-Genehmigungen und über technische Anforderungen an Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge sowie Motorfahräder (TAFV 3).....	45
5	Auswirkungen	46
5.1	Auswirkungen auf den Bund.....	46
5.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete.....	46
5.2.1	Neue Verkehrsregeln und Signalisation.....	46

5.2.2	Verkehrsentlastung.....	46
5.2.3	Verkehrsexperten und -expertinnen, die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen, sollen neu keinen Schweizer Führerausweis mehr besitzen müssen	47
5.2.4	Berggebiete	47
5.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft.....	47
5.3.1	Attraktivität des Langsamverkehrs.....	47
5.3.2	Velologistik und Innovation	47
5.4	Auswirkungen auf die Gesellschaft.....	48
5.4.1	Gesundheit	48
5.4.2	Auswirkungen für den Fussverkehr	48
5.4.3	Behindertengleichstellung.....	49
5.5	Auswirkungen auf die Umwelt.....	49
5.5.1	Abgas.....	49
5.5.2	Lärmemissionen	49
6	Rechtliche Aspekte	49
6.1	Verfassungsmässigkeit.....	49
6.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz.....	49
6.3	Erlassform.....	50
7	Abkürzungsverzeichnis	50
8	Glossar.....	51

Erläuternder Bericht

1 Ausgangslage

1.1 Handlungsbedarf und Ziele

Eine griffige und zukunftsorientierte Regelung der Kleinfahrzeuge des Langsamverkehrs kann die Verkehrseffizienz, die Verkehrssicherheit, die Weiterentwicklung der emissionsfreien Beförderung sowie die Gesundheit begünstigen. Die Regelungen für die Kategorisierung und Nutzung von Fahrzeugen des Langsamverkehrs sollen daher praxisgerecht und zukunftstauglich gemacht werden.

Die Anzahl schwerer Unfälle mit E-Bikes stieg in den letzten Jahren im Vergleich zu den Verkaufszahlen überproportional stark an.⁶ Einfach verständliche und übersichtliche Regelungen im Langsamverkehr fördern deren Einhaltung und damit die Sicherheit im Strassenverkehr. Massnahmen, wie beispielsweise die Vereinheitlichung der zulässigen Geschwindigkeit und der bauliche Schutz von Fahrradverkehrsflächen, können das sichere Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel und -arten auf den knappen Verkehrsflächen fördern.

Der verfügbare Platz auf den vorhandenen Verkehrsflächen ist beschränkt. Die zunehmende Anzahl der Kleinfahrzeuge mit unterschiedlichen Fahreigenschaften, Geschwindigkeiten und Abmessungen erhöht den Druck auf den Strassenraum. Es besteht daher der Bedarf, die Nutzung der Verkehrsflächen effizient auszugestalten.

Durch die vorgeschlagene Neuregelung wird die allgemeine Entwicklung hin zu emissionsfreien, kleineren und langsameren Fahrzeugen unterstützt. Dies trägt zur Reduktion der CO₂- und Lärm-Emissionen bei.

Aus diesen Gründen hat der Bundesrat im Postulatsbericht⁷ das UVEK damit beauftragt, eine Vernehmlassungsvorlage auszuarbeiten. Darin soll die Kategorie «Motorfahrräder» (Artikel 18 VTS⁸), deren technischen Vorschriften und jene zur Führeraus- bildung angepasst werden. Weiter soll die Pflicht für die Führenden gewisser Motorfahrräder aufgehoben werden, Radwege zu benutzen. Es sollen gesetzliche Grundlagen für das Errichten von geschützten Radstreifen geschaffen werden. Weiter sollen den Signalisationsbehörden spezifische Signalisations- und Markierungsmöglichkeiten gegeben werden bei Parkierungsflächen von bestimmten Fahrrädern und Motorfahrrädern.⁹

Wegen des inhaltlichen Zusammenhangs soll gleichzeitig die Motion Nantermod (20.3080 «Elektrofahrräder. Gesetzgebung an die Verwendung im Tourismus anpassen») umgesetzt werden.¹⁰ Künftig soll es erlaubt sein, ab 12 Jahren langsame E-Bikes zu fahren, sofern eine volljährige Aufsichtsperson dabei ist.

⁶ www.astra.admin.ch > Dokumentation > Medienmitteilungen > Archiv Medienmitteilungen > Verkehrsunfälle 2021: Weniger Getötete, mehr Schwerverletzte > Dokumente > Unfallstatistik Strassenverkehr 2017-2021.

⁷ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Suche Curia Vista > 18.4291 Postulat > [10.12.2021 Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstosses](#).

⁸ Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge; SR 741.41.

⁹ Vgl. [Postulatsbericht](#), Ziff. 8.1.1.

¹⁰ Vgl. Motion Nantermod vom 10. März 2020 (20.3080 «Elektrofahrräder. Gesetzgebung an die Verwendung im Tourismus anpassen»): www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Suche > Geschäftsnummer [20.3080](#).

Schliesslich sollen die Anforderungen an Verkehrsexperten und -expertinnen, die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen, angepasst werden, um dem Fachkräftemangel entgegen zu wirken.

1.2 Prüfaufträge aus dem Postulatsbericht

Der Bundesrat hat dem UVEK im Rahmen des Postulatsberichts¹¹ u. a. zwei Prüfaufträge zu technischen Regelungen der Fahrzeuge erteilt. Zum einen war zu prüfen, ob Massnahmen zur Sicherstellung der Vorschriftskonformität von Leicht-Motorfahrrädern mit Eigenantrieb nötig sind (vgl. Postulatsbericht Ziff. 6.1.2 und Fussnote zu Tab. 6). Aus diesem Grund prüfte und beurteilte das ASTRA die Möglichkeit, eine Typengenehmigungs- und Immatrikulationspflicht für alle Leicht-Motorfahrräder einzuführen, die im reinen Motorbetrieb (ohne zu treten) fahren können. Zum anderen hat der Bundesrat die Prüfung der Motorisierung von Lastenanhängern für Fahrräder und Leicht-Motorfahrräder angeordnet (vgl. Postulatsbericht Ziff. 6.1.4). Da die Ergebnisse der Prüfungen einen Einfluss auf Regelungen haben, wird im Folgenden kurz dargelegt, was die Prüfungen ergeben haben.

1.2.1 Leicht-Motorfahrräder: Ausweitung der Typengenehmigungspflicht

Bezüglich Elektrorollern (Leicht-Motorfahrräder mit Sattel und Eigenantrieb) würde die schweizerische Regelung durch eine Typengenehmigungspflicht mit jener der EU harmonisiert werden.



Bei anderen Leicht-Motorfahrrädern mit Eigenantrieb, beispielsweise Elektrotrottinetten, wäre dies hingegen nicht der Fall. Die schweizerische Regelung wäre folglich strenger als die in den Mitgliedsstaaten der EU vorherrschende Handhabung.

Ausserdem wäre die Ausweitung der Typengenehmigungs- und Immatrikulationspflicht mit hohen Kosten sowie deutlichem Mehraufwand für die kantonalen Vollzugsbehörden, Händler, Hersteller, Importeure und Konsumenten verbunden. Gemäss EU-weiten Unfallzahlen ist die Wahrscheinlichkeit, mit einem Elektrotrottinett zu verunfallen, nicht höher als bei langsamen E-Bikes mit elektrischer Tretunterstützung (s. a. die Medienmitteilung des ASTRA vom 15. September 2022¹² zur Unfallstatistik auf Schweizer Strassen, Abschnitte E-Bike-Fahrende sowie E-Trottinette). Aufgrund der Unfallzahlen wäre also eine strengere Behandlung von E-Trottinetten im Vergleich zu langsamen E-Bikes mit Tretunterstützung (Elektrovelos) nicht zu begründen.

In Anbetracht dieser Erwägungen wird auf einen Vernehmlassungsvorschlag zur Ausweitung der Typengenehmigungs- und Immatrikulationspflicht auf Leicht-Motorfahrräder mit Eigenantrieb verzichtet.

Hingegen soll – aufgrund der im Rahmen des Prüfauftrags getätigten Abklärungen – die bereits bisher geltende Pflicht zur Typengenehmigung und Immatrikulation für selbstbalancierende Stehroller beibehalten werden. Entgegen dem ursprünglichen Kategorisierungsvorschlag im Postulatsbericht sollen also Stehroller nicht zu den Leicht-Motorfahrrädern umgeteilt werden. Stehroller unterscheiden sich technisch stark von anderen elektrischen Kleinfahrzeu-



¹¹ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Suche Curia Vista > 18.4291 Postulat > [10.12.2021 Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstosses.](#)

¹² www.astra.admin.ch > Dokumentation > Medienmitteilungen > [15.9.2022](#)

gen. Sie halten die Balance und bremsen mit softwaregesteuerter Motorkraft. Die zulässige Motorleistung ist deshalb deutlich grösser als bei Leicht-Motorfahrrädern. Brems- und Balancemechanismen sind nur durch komplexe technische Abklärungen prüfbar. Typengenehmigung- und Zulassungspflicht gewährleisten die Verkehrssicherheit dieser Gefährte.

1.2.2 Fahrradanhänger: Motorisierung und Erhöhung des Betriebsgewichts

Das ASTRA liess eine externe Untersuchung zur Verkehrssicherheit beim Einsatz von Veloanhängern für den Warentransport durchführen. Dabei wurden drei Anhängermodelle unterschiedlicher Produzenten mit einer Nutzlast zwischen 200 und 250 kg verglichen. Zwei der Anhänger waren mit einem elektrischen Antrieb ausgestattet. Als Zugfahrzeuge wurden ein Leicht-Motorfahrrad (Tretunterstützung bis 25 km/h) und ein schnelles E-Bike (Tretunterstützung bis 45 km/h) verwendet. Das gemäss heute geltendem Recht zulässige Betriebsgewicht für Fahrradanhänger beträgt höchstens 80 kg (Art. 68 Abs. 7 VRV¹³). Die Warentransportanhänger wurden zunächst mit einer Beladung mit maximalem Gesamtgewicht gemäss Herstellerangaben geprüft. Anschliessend wurden dieselben Untersuchungen mit einem reduzierten Gesamtgewicht von 130 kg durchgeführt. Im Besonderen wurde Folgendes eingehend untersucht: Bremsverhalten, Verhalten in Steigung und im Gefälle sowie allgemeines Fahrverhalten.

Ergebnis der Untersuchung: Die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Anhänger mit hohem Gesamtgewicht (mehr als 80 kg) ist insbesondere in Steigung beim Bremsvorgang sowie bezüglich Stabilität des Fahrzeugs nicht befriedigend gewährleistet. Aufgrund dieser Befunde wird auf eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für Fahrradanhänger sowie die Zulassung elektrisch angetriebener Fahrradanhänger verzichtet.

1.3 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Mit der vorliegenden Revision wird die Motion Nantermod vom 10. März 2020¹⁴ (20.3080 «Elektrofahrräder. Gesetzgebung an die Verwendung im Tourismus anpassen») erfüllt. Die Forderung der Motion, dass künftig auch unter 14-Jährige ohne Führerausweis in Begleitung einer erwachsenen Person Elektrofahrräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h führen dürfen, wird zur Umsetzung vorgeschlagen.

2 Rechtsvergleich

Die Regelungen im Bereich des Langsamverkehrs sind in der EU nicht harmonisiert. Die Verordnung (EU) Nr. 168/2013¹⁵ sieht zwar eine Kategorisierung gewisser Kleinfahrzeuge (sog. Light Vehicles) vor. Diese EU-Verordnung umfasst allerdings viele im Langsamverkehr gebräuchliche Fahrzeugmodelle, wie langsame E-Bikes, selbstbalancierende Stehroller und Elektrotrottinette, nicht. Die EU plant jedoch eine fahrzeugtech-

¹³ Verkehrsregelverordnung (VRV) vom 13. November 1962; SR 741.11.

¹⁴ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Suche > Geschäftsnummer [20.3080](https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/ansuchen?p=203080)

¹⁵ Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2020/1694, ABl. L 381 vom 13.11.2020, S. 4.

nische Regelung dieser Fahrzeugarten und wird voraussichtlich 2023 eine öffentliche Konsultation dazu durchführen.

Motorisierte Rollstühle mit Höchstgeschwindigkeit bis 15 km/h gelten im EU-Recht als Medizinprodukte und sind in den fahrzeugtechnischen EU-Vorschriften nicht geregelt. Die Marktüberwachung obliegt den zuständigen Heilmittelinstituten.

Allfällige zusätzliche fahrzeugtechnische Vorschriften für motorisierte Rollstühle, die am Strassenverkehr teilnehmen, sind in den nationalen Vorschriften der Mitgliedstaaten geregelt (z. B. Kategorisierung). So auch in der Schweiz (vgl. Ziff. 3.1.1).

3 Grundzüge der Vorlage

3.1 Anpassung der Kategorisierung und der technischen Vorschriften für Motorfahräder

Ausgangslage

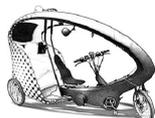
Heute enthält die Kategorie der «Motorfahräder» die nicht weiter benannte Unterkategorie der schnellen E-Bikes und der Benzinmofas sowie die Unterkategorien «Leicht-Motorfahräder», «motorisierte Rollstühle» und die selbstbalancierenden «Elektro-Stehroller». Der Bundesrat sieht in seinem Postulatsbericht¹⁶ eine Aktualisierung der Kategorisierung vor.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

3.1.1 Kategorisierung

Die Motorfahrrad-Unterkategorie der schnellen E-Bikes und der Benzinmofas soll den Namen «schnelle Motorfahräder» erhalten. Zudem soll zusätzlich zu den bereits bestehenden Unterkategorien der «Leicht-Motorfahräder» und der selbstbalancierenden «Elektro-Stehroller» die neue Unterkategorie «schwere Motorfahräder» geschaffen werden. Die Kategorie der «motorisierte Rollstühle» soll aufgehoben werden.

Die neu zu schaffende Unterkategorie der «schweren Motorfahräder» soll mehrspurig sein und ein Gesamtgewicht von höchstens 450 kg aufweisen. Der Elektromotor darf bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h wirken (sowohl Tretunterstützung als auch reiner Motorbetrieb). Die Unterkategorie der «schweren Motorfahräder» umfasst schwere Lastenräder zum Sachen- oder Personentransport und Seniorenmobile.



Die Kategorie der bisher als Kleinmotorräder geltenden «Elektro-Rikschas» (Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 VTS) wird demnach aufgehoben. Entsprechende Fahrzeuge sollen zukünftig in die Kategorie «schwere Motorfahräder» nach Artikel 18 Buchstabe c E-VTS fallen. Elektro-Rikschas durften bei einer Breite von bis zu einem Meter zwar bereits bisher auf der Radinfrastruktur benutzt werden. Wenn sie aber künftig in jeglicher Hinsicht als Motorfahrrad gelten, können sie einfacher und kostengünstiger zum Verkehr zugelassen werden. Die Prüfverfahren für die Typgenehmigung sind weniger kostspielig und die Immatrikulation kann beim Hersteller oder Importeur anstatt beim Strassenverkehrsamt erfolgen (gruppenweise Zulassungsprü-

¹⁶ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Suche Curia Vista > 18.4291 Postulat > [10.12.2021 Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstosses](#)

fung). Insbesondere aber können sie in Innenstädten flexibler bewegt werden, weil sie nicht mehr vom Fahrverbot für Motorräder erfasst werden (2.04).



Die heutige Unterkategorie der «motorisierten Rollstühle» gemäss geltendem Artikel 18 Buchstabe c VTS wird aufgehoben. Entsprechende Fahrzeuge können künftig je nach Gewicht entweder als Leicht-Motorfahräder oder als schwere Motorfahräder eingeteilt werden. Die Änderung hat zur Folge, dass sie nur noch 25 km/h schnell sein dürfen. Gehbehinderte Personen, welche von den Privilegien des Fahrens auf Fussverkehrsflächen (vgl. Art. 43a E-VRV) profitieren wollen, können also künftig nur noch Neufahrzeuge erwerben, die eine Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h erreichen können.

Als motorisierte Rollstühle in Verkehr gesetzte Motorfahräder dürfen nach geltendem Recht eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aufweisen. Personen mit einer Gehbehinderung sollen diese auch weiterhin auf Fussverkehrsflächen fahren dürfen, wobei sie die Geschwindigkeit und Fahrweise stets den Umständen anzupassen haben. Zum Zeitpunkt der Änderung bereits in Verkehr stehende motorisierte Rollstühle müssen nicht neu eingeteilt werden und können ihre bisherige bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit beibehalten. Ohne entsprechenden Antrag des Halters gelten sie gemäss Artikel 4 Absatz 1 VTS weiterhin als (altrechtliche) motorisierte Rollstühle.



Die Unterkategorie der «schnellen Motorfahräder» bleibt genau wie bisher. Sie beinhaltet die bisherigen schnellen E-Bikes mit elektrischer Tretunterstützung bis 45 km/h und die bisherigen Motorfahräder, die im reinen Motorbetrieb, ohne zu treten, bis zu 30 km/h schnell fahren können – auch solche mit Verbrennungsmotor. Für diese Unterkategorie gibt es aus technischer Sicht weder Erleichterungen noch Erschwernisse. Sie bleibt einspurig und einplätzig.



Für «Leicht-Motorfahräder» (namentlich ein- und mehrspurige langsame E -Bikes) wird das zulässige Gesamtgewicht von 200 auf 250 kg erhöht. Schwere Motorfahräder dürfen bis zu 450 kg Gesamtgewicht aufweisen. Dies soll insbesondere der Ausschöpfung des Potentials der urbanen Güterlogistik dienen. Lastenräder könnten einen höheren Nutzen für den Gütertransport, aber auch als Familienfahrzeug erbringen. Entsprechend sollen bei leichten und schweren Motorfahrädern keine zahlenmässige Sitzplatzbeschränkungen mehr gelten. Stattdessen soll die höchste Anzahl zulässiger Sitzplätze auf diesen Fahrzeugen zukünftig gemäss dem jeweils zulässigen Gesamtgewicht und der vom Hersteller garantierten Nutzlast bestimmt werden. Fahrzeuge ohne Sitzgelegenheit (namentlich Elektrotrottinette) sollen keine Mitfahrenden transportieren dürfen.



Für die «selbstbalancierenden Stehroller» ändert sich nichts, ausser dass analog den Leicht-Motorfahrädern das Höchstgewicht von 200 auf 250 kg und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auf 25 km/h angehoben wird.

Die Geschwindigkeit, welche leichte und schwere Motorfahräder sowie selbstbalancierende Stehroller maximal erreichen dürfen, soll harmonisiert werden. Sie wird generell auf 25 km/h festgesetzt, unabhängig ob im reinen Motorbetrieb (bisher 20 km/h) oder mit Tretunterstützung (bisher 25 km/h). Einheitliche Geschwindigkeiten tragen positiv zum Verkehrsfluss bei und reduzieren gefährliche Überholmanöver.

3.1.2 Verkehrszulassung

Schwere Motorfahräder unterstehen wie schnelle Motorfahräder der Typengenehmigungs- und Zulassungspflicht (Immatrikulation mit Mofa-Kontrollschild und Fahrzeugausweis). Dadurch soll die Verkehrssicherheit dieser bis fast eine halbe Tonne schweren Fahrzeuge gewährleistet werden. Die technischen Anforderungen sind aber einfacher und kostengünstiger nachweisbar als bei den bisher als Kleinmotorräder geltenden Elektro-Rikschas. So gibt es zum Beispiel einfachere und kostengünstigere Prüfverfahren für den Nachweis der Bremswirkung, welche auch die kantonalen Strassenverkehrsämter mit einfachen Mitteln selbst durchführen können. Dies, obwohl schwere Motorfahräder im Vergleich zu den übrigen Motorfahrädern stärkere Bremsen haben müssen (höhere Bremsverzögerung).

Leicht-Motorfahräder sollen wie bisher ohne Typengenehmigung, zulassungsfrei in Verkehr gesetzt werden dürfen. Für das Inverkehrbringen gelten die Vorschriften des Bundesgesetzes vom 12. Juni 2009¹⁷ über die Produktesicherheit. Damit wird ein einfacher und kostengünstiger Zugang zu diesen Fahrzeugen gewährt.

Für schnelle Motorfahräder gilt die Typengenehmigungs- und Zulassungspflicht (Immatrikulation mit Mofa-Kontrollschild und Fahrzeugausweis) weiterhin.

Auch Elektro-Stehroller bleiben weiterhin typengenehmigungs- und zulassungspflichtig. Damit soll die Sicherheit der Selbstbalancierungs-, Antriebs- und Bremstechnik gewährleistet werden.

3.2 Anpassung der Fahrberechtigung für Motorfahräder (motorisierte Rollstühle, Elektro-Rikschas und Mindestalter langsame E-Bikes)

3.2.1 Ausgangslage

Motorisierte Rollstühle: Zum Führen eines motorisierten Rollstuhls mit einer Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h ist heute kein Führerausweis erforderlich (Art. 5 Abs. 2 Bst. f VZV¹⁸). Von dieser Regelung profitieren namentlich gehbehinderte Personen oder auch Personen, die keinen Führerausweis besitzen. Voraussetzung ist ein Mindestalter von 16 Jahren. Personen mit Behinderung, die auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind und dieses sicher führen können, kann die kantonale Behörde das Führen eines solchen Rollstuhls vor 16 Jahren erlauben (Art. 6 Abs. 4 Bst. a Ziff. 2 VZV).

Mindestalter für langsame E-Bikes: Heute dürfen Personen ohne Führerausweis langsame E-Bikes ab 16 Jahren führen. Mit dem Motorfahrrad-Führerausweis (Spezialkategorie M) dürfen langsame E-Bikes ab 14 Jahren gefahren werden. Unter 14-Jährige dürfen keine langsamen E-Bikes lenken. Die überwiesene Motion Nantermod vom 10. März 2020 (20.3080 «Elektrofahrräder. Gesetzgebung an die Verwendung im Tourismus anpassen»)¹⁹ fordert, dass unter 14-Jährige in Begleitung einer erwachsenen Person langsame E-Bikes fahren dürfen.

Elektro-Rikschas: Heute gelten Elektro-Rikschas als Kleinmotorräder. Dafür ist ein Führerausweis der Kategorie A1 erforderlich (Art. 3 Abs. 2 VZV). Im Binnenverkehr dürfen Elektro-Rikschas auch mit einem Führerausweis der Kategorien B und F geführt

¹⁷ SR 930.11

¹⁸ Verordnung vom 27 Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung; SR 741.51)

¹⁹ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Suche > Geschäftsnummer [20.3080](https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/ansuchen?p=203080)

werden (Art. 4 Abs. 5 Bst. g VZV). Das Mindestalter für den Erwerb der Kategorie A1 beträgt 15 Jahre (Art. 6 Abs. 1 Bst. c VZV).

3.2.2 Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Motorisierte Rollstühle:

Motorisierte Rollstühle mit einem Gewicht bis 250 kg, einer Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h und einer Leistung bis 0,5 kW fallen neu in die Kategorie der Leicht-Motorfahräder gemäss Artikel 18 Buchstabe b E-VTS. Für das Führen eines Leicht-Motorfahrades ist wie bisher kein Führerausweis erforderlich (siehe Art. 5 Abs. 2 Bst. d VZV; Mindestalter 16 Jahre).

Motorisierte Rollstühle mit einem Gewicht von über 250 kg (bis 450 kg) fallen neu in die Kategorie der schweren Motorfahräder gemäss Artikel 18 Buchstabe c E-VTS. Diese sind fahrtechnisch anspruchsvoller. Führer und Führerinnen von schweren Motorfahrrädern benötigen den Führerausweis der Kategorie M.

Nach geltendem Recht wird für das Führen von motorisierten Rollstühlen mit einer Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h kein Führerausweis benötigt, egal wie schwer die Fahrzeuge sind. Bereits im geltenden Recht ist die Idee, dass von dieser Ausnahme nur gehbehinderte Personen profitieren können sollen. Das geltende Recht schreibt jedoch keine explizite Gehbehinderung für diese Privilegierung vor (Art. 5 Abs. 2 Bst. f VZV). In der Praxis werden daher als motorisierte Rollstühle immatrikulierte Fahrzeuge auch von Personen ohne Führerausweis gefahren, die nicht gehbehindert sind.

Dies entspricht nicht der Intention des Gesetzgebers und soll künftig nicht mehr möglich sein. Dazu wird in Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe g E-VZV neu explizit festgehalten, dass nur gehbehinderte Personen ohne Führerausweis mehrspurige Motorfahräder ohne Tretpedale mit einer Höchstgeschwindigkeit von höchstens 25 km/h führen dürfen (bisher 20 km/h). Dies ist umso mehr gerechtfertigt, als die neue Kategorie der schweren Motorfahräder Fahrzeuge mit einem Gewicht bis 450 kg, also nahezu einer halben Tonne, umfasst.

Die heutige Fahrberechtigung für altrechtliche motorisierte Rollstühle soll zur Besitzstandswahrung weiterhin gelten (kein Führerausweis erforderlich gemäss dem geltenden Art. 5 Abs. 2 Bst. f VZV). Die Kategorie «motorisierte Rollstühle» wird es künftig in der VTS nicht mehr geben. Da die altrechtlichen motorisierten Rollstühle über einen Fahrzeugausweis mit dem Eintrag «motorisierte Rollstühle» verfügen, sind im Vollzug aber keine Probleme zu erwarten. Betreffend Investitionsschutz siehe die Erläuterungen in Ziffer 4.3 zu Artikel 151q, Übergangsbestimmung.

An der Möglichkeit einer kantonalen Ausnahmegewilligung für Personen mit Behinderung, die das Mindestalter von 16 Jahren noch nicht erreicht haben (siehe Art. 6 Abs. 4 Bst. a VZV), ändert sich nichts.

Mindestalter für langsame E-Bikes:

Das Mindestalter für das Führen von langsamen E-Bikes ohne Führerausweis soll von 16 Jahren auf 12 Jahre herabgesetzt werden, sofern eine mindestens 18-jährige Aufsichtsperson dabei ist. Dazu soll Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe f E-VZV angepasst werden. Der bisherige Buchstabe f wird neu zu Buchstabe g. Von der Regelung, wonach künftig langsame E-Bikes ab 12 Jahren ohne Führerausweis unter Aufsicht einer

mindestens 18-jährige Person gefahren werden dürfen, können auch die 14- und 15-Jährigen profitieren. Diese Jugendlichen können heute nur dann ein langsames E-Bike lenken, wenn sie den Mofa-Führerausweis besitzen. Künftig sollen sie langsame E-Bikes ohne Führerausweis fahren dürfen, wenn eine mindestens 18-jährige Aufsichtsperson dabei ist.

Kinder im Alter von 12 Jahren zeigen noch entwicklungsbedingte Schwierigkeiten in der Gefahrenwahrnehmung und -bewertung. Zudem ist es anspruchsvoller, ein E-Bike zu fahren als ein Fahrrad. Für den Erhalt der Verkehrssicherheit ist es deshalb unabdingbar, dass Kinder auf E-Bikes nicht allein unterwegs sein dürfen.

Die Aufsichtsperson soll, wie von der Motion 20.3080 Nantermod gefordert, erwachsen und somit mindestens 18 Jahre alt sein. Gegen ein tieferes Mindestalter der Aufsichtsperson von beispielsweise 16 Jahren sprechen gewichtige Gründe: Die Leistungsmöglichkeit von 12-jährigen Kindern und die Leistungsanforderung beim E-Bike-Fahren klaffen teilweise auseinander. Daraus resultiert ein Unfallrisiko. Dies kann durch eine jugendliche Aufsichtsperson von unter 18 Jahren kaum abgedeckt werden. Gerade Jugendliche haben eine höhere Risikotoleranz und testen teilweise Grenzen aus. Wegen bekannter gruppenspezifischer Prozesse drohen sogar kontraproduktive Auswirkungen.

Die mindestens 18-jährige Person muss das Kind auf dem E-Bike beaufsichtigen (analog Art. 19 Abs. 1 SVG) und bei Bedarf soweit möglich einschreiten. Um diese Aufgabe wahrzunehmen, muss sie das Kind begleiten. Eine Beaufsichtigung aus der Ferne ist somit nicht genügend.

Fährt ein Kind im Alter von 12 bis 14 Jahren ohne Aufsicht einer mindestens 18-jährigen Person ein langsames E-Bike, droht ihm grundsätzlich eine Busse (Art. 143 Abs. 1 VZV). Das Gleiche gilt für Jugendliche, die im Alter von 14 bis 16 Jahren ohne Mofa-Ausweis oder ohne Aufsicht einer mindestens 18-jährigen Person ein langsames E-Bike führen. Für Personen im Alter von 10 bis 18 Jahren gilt in der Schweiz jedoch das Jugendstrafrecht. Dieses sieht Bussen erst ab dem 15. Altersjahr vor, möglich sind vorher ein Verweis oder sogar eine Strafbefreiung. Verletzt die mindestens 18-jährige Person ihre Aufsichtspflicht, so droht ihr grundsätzlich keine strafrechtliche Sanktion (analog wie bei Personen, die Kinder beaufsichtigen, die vor dem vollendeten sechsten Altersjahr auf Hauptstrassen Fahrrad fahren, Art. 19 SVG).

Elektro-Rikschas

Elektro-Rikschas fallen neu in die Kategorie der schweren Motorfahräder nach Artikel 18 Buchstabe c E-VTS. Führer und Führerinnen von schweren Motorfahrädern benötigen den Führerausweis der Kategorie M. Neu soll das Mindestalter für das Führen von Elektro-Rikschas somit 14 Jahre betragen anstatt wie bisher 15 Jahre. Für den Erwerb des Führerausweises der Kategorie M ist eine Theorieprüfung erforderlich, aber nicht wie bei der Kategorie A1 (oder Kategorien B und F) eine praktische Führerprüfung.

3.2.3 Geprüfte Alternativen im Rahmen der Motion 20.3080 Nantermod

Örtliche Einschränkung

Auf örtliche Einschränkungen, wie sie die Motion vorschlägt, soll verzichtet werden. Eine klare Umsetzung wäre in der Praxis nicht möglich, da Begriffe wie «wenig Verkehr», «touristisches Gebiet» oder ähnliche Formulierungen auslegungsbedürftig

sind und zu Abgrenzungsproblemen führen würden. Auch die Frage der Sanktionen bei Verlassen eines freigegebenen Perimeters würde zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung und unerwünschten Resultaten führen.

Helmpflicht

Der Bundesrat hat im Jahr 2020 in der Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen eine Helmpflicht für alle Lenkerinnen und Lenker von langsamen E-Bikes vorgeschlagen. Rund 70 Prozent der Vernehmlassungsteilnehmenden lehnten diesen Vorschlag ab.²⁰

In der vom Parlament am 17. März 2023 verabschiedeten Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) lehnten der Nationalrat und der Ständerat eine Velohelmpflicht für Kinder und Jugendliche bis zum 16. Altersjahr klar ab (Geschäft des Bundesrates 21.080).

Betont wird in den Diskussionen immer wieder die Eigenverantwortung der Betroffenen. Zwar handelt es sich vorliegend nicht um ein Fahrrad, sondern um ein langsames E-Bike, das unter Aufsicht einer mindestens 18-jährigen Person ab 12 Jahren geführt werden soll. Das Führen eines E-Bikes ist namentlich wegen der Beschleunigung beim Anfahren, der höheren Geschwindigkeit, die damit gefahren werden kann, sowie dem Gewicht des Fahrzeuges anspruchsvoller als das Führen eines Fahrrades. Zudem sind gerade Kinder und Jugendliche besonders schutzbedürftig. Dennoch soll hier auf die Eigenverantwortung der Betroffenen gesetzt und auf eine Helmpflicht beim Führen von langsamen E-Bikes durch Kinder und Jugendliche ab dem 12. bis zum 16. Altersjahr verzichtet werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Betroffenen der erhöhten Gefahr beim Lenken eines E-Bikes und der Folgen bewusst sind, die schwere Kopf- und Hirnverletzungen gerade bei Kindern und Jugendlichen haben können.

Leistungsbeschränkung

Thematisiert werden könnte eine Leistungsbeschränkung der fraglichen langsamen E-Bikes auf z. B. 250 Watt. Eine solche Leistungsbeschränkung am E-Bike ist bei einer Kontrolle auf der Strasse aber nicht überprüfbar, da sie nicht äusserlich erkennbar ist. Der Vollzug einer solchen Beschränkung in der Praxis ist somit nicht realistisch. Zudem spielt bei geschwindigkeitsbegrenzten Fahrzeugen die Motorleistung für die Verkehrssicherheit keine wesentliche Rolle.

Maximalzahl von Kindern pro Aufsichtsperson

Fraglich ist weiter, ob eine fixe Maximalzahl von Kindern pro Aufsichtsperson festgelegt werden soll. Eine solche Beschränkung ist nicht sinnvoll. Das Aufsichtsbedürfnis hängt stark vom einzelnen Kind ab. Mit einer allgemeingültigen fixen Zahl kann diesem individuellen Bedürfnis keine Rechnung getragen werden. Die Obergrenze ergibt sich jeweils aus der Anforderung, dass die Aufsichtsperson jederzeit die Kontrolle über die Situation haben muss. So ist z. B. mit einem «aufsichtsintensiven» Kind vielleicht – wenn überhaupt – nur noch ein weiteres Kind verantwortbar, während aber durchaus mehrere Kinder beaufsichtigt werden können, wenn diese sehr selbständig und verantwortungsbewusst unterwegs sind.

²⁰ Siehe den Ergebnisbericht «Teilrevision von acht Verordnungen begleitend zur Teilrevision des Strassenverkehrs- und Ordnungsbussengesetzes Bericht über die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens von August - Dezember 2020», S. 62 ff, www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > abgeschlossene Vernehmlassungen > 2020 > UVEK > Vernehmlassung 2020/43 > [Ergebnisbericht 2](#).

Senkung des Mindestalters für weitere Fahrzeugarten

Die Motion verlangt die Anpassung des Mindestalters für das Führen von «Elektrofahrrädern». Im Begründungstext und den Materialien wird stets von «E-Bikes» bzw. «langsamen E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h» gesprochen. Eine Senkung der Altersgrenze für andere Leicht-Motorfahräder, wie z. B. Elektroroller oder E-Trottinette ist in der Motion kein Thema. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es auch nicht sinnvoll, das Mindestalter auch für E-Trottinette, E-Stehroller (Segways) oder Elektroroller auf 12 Jahre hinabzusetzen. Die Bedienung dieser Motorfahrzeuge ist nach der Beurteilung der Beratungsstelle für Unfallverhütung nochmals anspruchsvoller als das Führen von E-Bikes. Kinder ab 12 Jahren sollen folglich aus Gründen der Verkehrssicherheit nur langsame E-Bikes fahren dürfen, die keinen Selbstfahrmodus haben und sich somit wie die den Kindern bekannten Fahrräder verhalten (eine Schiebehilfe bis 6 km/h ist zulässig). Langsame E-Bikes haben nur selten einen Selbstfahrmodus. Im Vollzug dürfte diese Bestimmung somit keine Schwierigkeiten bereiten. Im heute seltenen Fall eines langsamen E-Bikes mit Selbstfahrmodus können die Lenkenden und die Polizei dies mit einem einfachen Fahrtest vor Ort feststellen und somit auf einfache Art prüfen, ob es ab 12 Jahren geführt werden darf.

3.3 Anpassung der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften

Der Bundesrat hat das UVEK beauftragt, die Benutzungspflicht von Radwegen für Lenkende schwerer und schneller Motorfahräder aufzuheben, spezifische Parkierungsflächen für bestimmte Arten von Motorfahrädern zu prüfen und den Bau geschützter Radstreifen rechtlich zu ermöglichen.²¹ Die Umsetzung dieses Auftrags hat Änderungen der Verkehrsregeln und der Signalisationsvorschriften zur Folge (vgl. Kapitel 3.3.1-3.3.3). Um sicherzustellen, dass die für die bisherigen Motorfahrrad-Unterkategorien geltenden Bestimmungen auch auf die neuen Unterkategorien anwendbar bleiben, sind weitere punktuelle Anpassungen in der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962²² (VRV) und der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979²³ (SSV) nötig. Darüber hinaus soll die Bedeutung gewisser Signale angepasst werden, die heute in der Praxis teilweise an ihre Grenzen stösst (vgl. Kapitel 3.3.4).

3.3.1 Aufhebung der Pflicht für Lenkerinnen und Lenker schneller und schwerer Motorfahräder, Radwege zu benutzen

Ausgangslage

Die heutigen Verkehrsregeln verpflichten die Lenkerinnen und Lenker schneller E-Bikes, Radwege und Radstreifen zu benutzen (Art. 46 Abs. 1 SVG). Der Postulatsbericht hält hierzu fest, dass sich die gemeinsame Benutzung mit Fahrrädern und Leicht-Motorfahrädern trotz der unterschiedlichen Geschwindigkeiten nicht negativ auf die Unfallstatistik auswirkt. Der Bundesrat möchte die Radverkehrsflächen deshalb auch künftig für schnelle E-Bikes (und für Benzin-betriebene Motorfahräder) sowie für die neue Unterkategorie der schweren Motorfahräder offenhalten. Um mögliche Konflikte

²¹ Postulatsbericht, Ziff. 8.1.1.

²² SR 741.11

²³ SR 741.21

aus diesen Regelungen abzuschwächen, möchte der Bundesrat jedoch die Pflicht zur Benutzung von Radwegen für schwere und schnelle Motorfahräder aufheben.²⁴

Schnelle E-Bikes weisen mit 32 km/h eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit auf als konventionelle Fahrräder und Leicht-Motorfahräder.²⁵ Gerade auf gemeinsamen Rad- und Fusswegen (2.63 und 2.63.1) müssen schnelle E-Bikes ihre Geschwindigkeit regelmässig drosseln, um ihren Rücksichtspflichten gegenüber den übrigen Berechtigten nachzukommen. Um schneller voranzukommen als auf Radwegen, weichen schnelle E-Bikes zum Teil schon heute auf die Fahrbahn aus, obschon sie zur Benutzung des Radwegs verpflichtet wären. Dadurch vermeiden sie gefährliche Überholmanöver und sonstige Konflikte mit dem Fussverkehr.

Die künftig bis zu 450 kg schweren und bis zu 1.20 m breiten Lasten-Motorfahräder dürften insbesondere auf engeren Radwegen und gemeinsamen Rad- und Fusswegen vergleichsweise schwierig zu steuern sein.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die Lenkerinnen und Lenker schneller und schwerer Motorfahräder sollen künftig von der Pflicht entbunden werden, signalisierte Radwege und gemeinsame Rad- und Fusswege (2.60, 2.63, 2.63.1) zu benutzen. Sie sollen jedoch nach wie vor von attraktiven Radwegen profitieren können. Strassenbegleitende Radwege bieten insbesondere mehr Schutz und ein positiveres Fahrerlebnis. Auch ist das Benutzungsrecht von Radwegen einer der Gründe, weshalb schnelle E-Bikes in der Schweiz verbreiteter sind als in anderen europäischen Staaten. Die Befreiung von der Pflicht, Radwege zu benutzen, belässt den Lenkerinnen und Lenkern schneller und schwerer Motorfahräder die Freiheit, situativ zu entscheiden.

Die Befreiung von der Pflicht, die Radinfrastruktur zu benutzen, umfasst lediglich Radwege und soll sich nicht auch auf Radstreifen erstrecken. Schnelle und schwere Motorfahräder sollen, wo solche vorhanden sind, nach wie vor auf Radstreifen fahren müssen. Eine Aufhebung dieser Pflicht könnte gefährliche Fahrspurwechsel – vom Radstreifen auf den Fahrstreifen des motorisierten Individualverkehrs – zur Folge haben. Die übrigen Verkehrsteilnehmenden müssten immer damit rechnen, dass schnelle und schwere Motorfahräder stets auf allen Fahrstreifen fahren. Auch würde eine Aufhebung der Pflicht, auf Radstreifen zu fahren, aufgrund des allgemeinen Rechtsfahrgebots faktisch zu drei Fahrspuren führen: Lenkerinnen und Lenker von schnellen und schweren Motorfahrädern müssten sozusagen zwischen dem Radstreifen und dem Fahrstreifen für den übrigen Verkehr fahren, wobei sie sowohl von links als auch von rechts überholt werden könnten. Dies lässt sich nicht mit der Verkehrssicherheit vereinbaren.

Die vorgeschlagene Neuerung für schnelle und schwere Motorfahräder erfolgt durch eine Anpassung der Artikel 42 Absatz 4 VRV und Artikel 33 Absatz 1 SSV. Abgesehen von dieser Änderung haben die Lenkerinnen und Lenker schneller und schwerer Motorfahräder die übrigen Vorschriften für Radfahrende weiterhin zu beachten und sind folglich weiterhin den Radfahrenden gleichgestellt.

²⁴ Postulatsbericht, Ziff. 5.1.4 und 7.1.1.

²⁵ Postulatsbericht, S. 8 und Ziff. 2.2.1.

3.3.2 Spezifische Parkierungsflächen für bestimmte Arten von Motorfahrrädern

Ausgangslage

Der Bundesrat hält im Postulatsbericht fest, dass die Organisation der Parkierung von Fahrrädern und elektrischen Kleinfahrzeugen für die Kantone und Städte ein wichtiges Werkzeug der Verkehrsplanung ist, insbesondere bei Umsteigepunkten.²⁶ In diesem Zusammenhang haben verschiedene Signalisationsbehörden den Wunsch geäußert, eine Signalisation für Parkierungsflächen für Lastenfahrräder in die SSV aufzunehmen. Das Anliegen wird unter anderem damit begründet, dass das rechtliche Konstrukt der grössenmässigen Bestimmung des Parkfeldes gemäss Artikel 79 Absatz 6 SSV bei Fahrzeugen an seine Grenzen gelangt, deren Dimensionen zwischen Fahrrädern und Personenwagen liegen. Häufig sind mit dem Symbol «Fahrrad» gekennzeichnete Parkfelder aus Sicht der Lastenvelos zu klein ausgeschieden. In solchen Fällen ist es zum Teil unmöglich, die entsprechenden Fahrzeuge innerhalb der markierten Parkfelder vorschriftskonform abzustellen.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Neu soll das Symbol «Lastenfahrrad» ins Bundesrecht überführt werden. Dem Anliegen der Vollzugsbehörden entsprechend, soll das vorgeschlagene Symbol Fahrräder und Motorfahrräder zum Transport von Kindern, Mitfahrenden und Waren sowie Fahrräder und Motorfahrräder mit einem Anhänger erfassen. Abstellflächen können – der Systematik der SSV folgend – mit einem Signal oder mit einer Markierung reserviert werden.

Kantonale und kommunale Vollzugsbehörden, die keine spezifischen Parkfelder für Lastenräder errichten möchten, können für mehr Fahrzeuge umfassende Parkierlösungen weiterhin auf das Symbol «Fahrrad» (5.31) zurückgreifen. Lastenvelos und Fahrräder mit Anhängern dürfen auch weiterhin auf Parkfeldern für Fahrräder parkieren, vorausgesetzt, sie lassen sich innerhalb der Parkfelder abstellen.

Auf die Einführung weiterer Symbole bestimmter Motorfahrrad-Unterkategorien wird verzichtet. Wie im Postulatsbericht dargelegt, sollen Leicht-Motorfahrräder und damit auch langsame E-Bikes den konventionellen Fahrrädern so weit wie möglich gleichgestellt sein.²⁷ Es besteht deshalb kein Bedarf, ein neues spezifisches Symbol für langsame E-Bikes in das Signalisationsrecht einzuführen. Auch gehen viele verschiedene Symbole mit nur geringfügigen Abweichungen zulasten der Verständlichkeit und Wirksamkeit einer Signalisation. Aus dem gleichen Grund ist die Einführung eines Symbols für schnelle E-Bikes nicht zielführend. Mit der vorgeschlagenen Neuregelung der Fahrverbote für Motorfahrräder entfällt auch das Bedürfnis, mit Zusatztafeln E-Bikes vom Fahrverbot auszunehmen (vgl. unten Ziff. 3.3.4).

Mit dem Argument der mangelnden Verständlichkeit wurde auch der Vorschlag verworfen, ein neues Symbol für E-Trottinette einzuführen. Ein solches Symbol hätte dazu geführt, dass für die Reservation von Abstellflächen innerhalb der Unterkategorie der Leicht-Motorfahrräder zusätzlich zwischen verschiedenen Fahrzeugen hätte unterschieden werden müssen. Im Übrigen sind E-Trottinette von ihrer Grösse her mit Fahrrädern vergleichbar. Sie können folglich mühelos auf Parkierungsflächen für Fahrräder abgestellt werden.

²⁶ Postulatsbericht Ziff. 7.1.4.

²⁷ Postulatsbericht Ziff. 6.1.1.

Schliesslich wurden auch Signalisationsmöglichkeiten für sogenannte Sharing-Angebote eingehend analysiert. Schon heute kann der zum Parkieren berechnete Benutzerkreis mit einer Zusatztafel eingeschränkt werden (Art. 48 Abs. 4 SSV). So kann etwa der Name des jeweiligen Anbieters auf einer Zusatztafel wie beispielsweise bei Besucherparkplätzen angegeben werden. Das geltende Recht bietet für die Kennzeichnung von Sharing-Angeboten somit bereits eine einfache Signalisationslösung an.

3.3.3 Schaffung von rechtlichen Grundlagen, um Radstreifen mit baulichen Elementen schützen zu können

Ausgangslage

In den letzten Jahren etablierte sich im Ausland vermehrt das Prinzip von geschützten Radstreifen («protected bike lanes»). Wo die räumlichen Verhältnisse dies zulassen, werden die Radstreifen mit baulichen Elementen verdeutlicht. Dadurch wird der für Radfahrende bestimmte Bereich auf der Fahrbahn geschützt geführt. Auch in Schweizer Städten wird dieses Prinzip bereits vereinzelt angewendet. Es stellt oft eine schnell realisierbare Lösung dar, um eine hochwertige und sichere Radinfrastruktur zu schaffen.

Um geschützte Radstreifen in das bestehende rechtliche Konstrukt der Radverkehrsflächen einzubetten, sind die einzelnen Radverkehrsflächen zunächst voneinander abzugrenzen: Gesetzlich ausdrücklich für den Radverkehr bestimmte Verkehrsflächen sind in der Schweiz entsprechend signalisierte Radwege und markierte Radstreifen. Den eigentlichen Radwegen (2.60) gleichgestellt werden können hier sodann gemeinsame Rad- und Fusswege (2.63.1) sowie Rad- und Fusswege mit getrennten Verkehrsflächen (2.63). Markierte Radstreifen befinden sich direkt auf der Fahrbahn und bilden Bestandteil derselben (vgl. Art. 1 Abs. 7 VRV). Radwege werden unabhängig von der Fahrbahn und dem motorisierten Verkehr geführt. Sie sind durch bauliche Massnahmen von der Fahrbahn getrennt (vgl. Art. 1 Abs. 6 VRV). Radwege können strassenbegleitend oder frei geführt werden. Sie befinden sich – anders als Radstreifen – nicht direkt auf der Fahrbahn, bzw. nicht auf gleichem Niveau wie der motorisierte (Rest-)Verkehr.

Für Radverkehrsflächen, die auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr geführt werden, sind die jeweiligen Markierungen massgebend. Auf wenig belasteten Strassen mit Geschwindigkeiten bis 30 km/h wird der Radverkehr grundsätzlich ohne Längsmarkierung im Mischverkehr mit mehrspurigen Motorfahrzeugen geführt. Radfahrende müssen in diesem Fall auf der rechten Seite der Fahrbahn fahren (Art. 8 Abs. 4 VRV). Ist ein Radstreifen auf der Fahrbahn markiert, haben Radfahrende diesen für sie bestimmten Fahrstreifen zu benutzen. Radstreifen sind normalerweise durch gelbe unterbrochene Linien und ausnahmsweise durch ununterbrochene – also durchgezogene – Linien gekennzeichnet (Art. 1 Abs. 7 VRV). Fahrzeuge dürfen durchgezogene Linien nicht überfahren oder überqueren (Art. 74a Abs. 1 SSV). Eine durchgezogene Linie schafft also im eigentlichen Sinn einen Fahrstreifen, der für den Radverkehr bestimmt ist und nur von diesem befahren werden darf.

Geschützte Radstreifen stellen eine Weiterentwicklung konventioneller Radstreifen dar. Sie werden ebenfalls direkt auf der Fahrbahn bzw. deren Fahrbahnniveau angelegt und

sind ausschliesslich dem Radverkehr vorbehalten.²⁸ Dadurch unterscheiden sie sich von den gängigen Formen baulich getrennter Radwege. Durch vertikale Elemente wie Leitpfosten, Poller, kurze Leitschwellen usw. wird der Radverkehr im Grunde getrennt vom motorisierten Individualverkehr geführt. Dies verbessert das Sicherheitsempfinden und den Komfort für Radfahrende. Geschützte Radfahrstreifen kombinieren das hohe Sicherheitsgefühl eines Radwegs mit der schnellen und einfachen Umsetzung eines Radstreifens auf der Strassenoberfläche. Sie sind daher eine sehr gute Lösung, um innerhalb kurzer Zeit eine objektiv und subjektiv sichere Radverkehrsanlage einzurichten. Durch den Einsatz von baulichen Elementen wird ausserdem verhindert, dass der motorisierte Individualverkehr den Radstreifen befährt, dort anhält oder parkiert.²⁹

Das Schweizer Strassenverkehrsrecht äussert sich nicht ausdrücklich zu geschützten Radstreifen. Es enthält jedoch verschiedene Vorschriften, die dem Konstrukt der geschützten Radstreifen entgegenstehen könnten. Diese sollen nachfolgend kurz aufgezeigt und geprüft werden, wobei allfällige Vorschriften und Bewilligungen des kantonalen Strassenbaurechts vorbehalten bleiben:

- Da mit unterbrochenen Linien markierte Radstreifen überfahren werden dürfen, kommen geschützte Radstreifen nur in Zusammenhang mit durchgezogenen Linien in Frage. Mit dieser Markierung wird den Verkehrsteilnehmenden angezeigt, dass nur der Radverkehr auf entsprechender Verkehrsfläche fahren darf. Durchgezogene Linien zur Markierung von Radstreifen sind im geltenden Recht sowie in den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) geregelt.
- Artikel 72 SSV enthält verschiedene Grundsätze zu Markierungen. Nach Absatz 1^{bis} sind bauliche Elemente unzulässig, die Markierungen ähnlich sind, mit ihnen verwechselt werden, ihre Wirkung beeinträchtigen oder sonst wie den Eindruck einer strassenverkehrsrechtlichen Bedeutung erwecken können. Dies schliesst aber beispielsweise nicht aus, in einem Tunnel Unterflurleuchten einzusetzen, um die Linienführung optisch zu verstärken und so den Fahrstreifen zu verdeutlichen. Da bereits ein mit ununterbrochenen Linien gekennzeichnete Radstreifen eine Fahrbahn darstellt, die ausschliesslich für den Radverkehr bestimmt ist, beeinflussen die baulichen Elemente von geschützten Radstreifen das Verkehrsverhalten nicht direkt. Sie sind eine Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, die keine andere verkehrsrechtliche Bedeutung mit sich bringt.
- Neben den im Bundesrecht vorgesehenen Markierungen hat das UVEK gestützt auf Artikel 72 Absatz 5 SSV Weisungen über besondere Markierungen erlassen.³⁰ Diese Markierungen haben zum Zweck, gewisse Gefahrensituationen zu verdeutlichen, an geltende Vorschriften zu erinnern bzw. diese hervorzuheben oder auf eine geeignete Querungsmöglichkeit für Fussgänger hinzuweisen. Es handelt sich um spezifisch vorgesehene Markierungen, die teilweise auch mit baulichen Massnahmen verbunden sind (z. B. mit Vertikalversätzen). Geschützte Radstreifen können indes nicht als spezielle Markierungen bezeich-

²⁸ Siehe mit Blick auf das deutsche Recht ADFC-Positionspapier «Geschützte Radfahrstreifen», Ziff. 2.2, www.adfc.de > Themen A-Z > Im Alltag gut gemachten Radverkehr, Infrastruktur > Geschützte Radfahrstreifen – Protected Bike Lanes; Weiterlesen > Medien zum Artikel (nachfolgend: «ADFC-Positionspapier»).

²⁹ ADFC-Positionspapier, Ziff. 2.2.

³⁰ www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrsrecht > Weisungen, Richtlinien, Kreisschreiben > Weisungen > Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vom 20. Mai 2020.

net werden, da die Markierung an sich (Radstreifen) bereits vom Bundesrecht vorgesehen ist.

- Gemäss Artikel 4 Absatz 1 SVG dürfen Verkehrshindernisse nicht ohne zwingende Gründe geschaffen werden. Geprüft werden muss folglich, ob bauliche Elemente eines Radstreifens rechtlich ein Verkehrshindernis darstellen. Als Verkehrshindernisse im Sinn dieser Bestimmung gelten zunächst «verkehrsfremde» Gegenstände, also Objekte, die nicht direkt mit der Teilnahme am Strassenverkehr zusammenhängen wie z. B. Sperrgut oder andere Materialablagerungen sowie Baumaschinen. In der Rechtslehre umstritten ist, ob auch einzelne strassenbauliche Elemente wie etwa zur Verkehrsberuhigung aufgestellte Schwellen (Vertikalversätze) Verkehrshindernisse darstellen. Ein bauliches Element kann jedenfalls dann nicht als Verkehrshindernis betrachtet werden, wenn es letztlich der Verdeutlichung einer Verkehrsanordnung dient. Ein Beispiel einer solchen Verdeutlichung sind etwa Poller, die zusätzlich zu einem signalisierten Fahrverbot (2.13 oder 2.14) aufgestellt werden und so die Durchfahrt für Motorwagen tatsächlich verunmöglichen. Auch die für geschützte Radstreifen benötigten baulichen Elemente sind keine Verkehrshindernisse im Sinn von Artikel 4 Absatz 1 SVG, weil sie im Sicherheitsraum stehen, in dem der Fahrzeugverkehr nicht erlaubt ist. Sie verdeutlichen die Ge- und Verbote, die von der Markierung (ununterbrochene gelbe Linie) ausgehen.
- Im Übrigen gelten gemäss Artikel 101 Absatz 4 SSV Signale grundsätzlich für die ganze Fahrbahn, sofern sich nicht aus ihrer Anordnung über der Fahrbahn oder aus einzelnen Bestimmungen zweifelsfrei ergibt, dass sie nur für einzelne Fahrstreifen oder besondere Verkehrsflächen gelten. Auch hier schafft der geschützte Radstreifen Klarheit und bringt je nach Ausgestaltung klar zum Ausdruck, dass sich die Signalisation an die Radfahrenden richtet.

Die vorangegangenen Ausführungen zeigen, dass das geltende Recht geschützten Radstreifen nicht grundsätzlich im Weg steht. Dies dürfte auch der Grund sein, dass solche Radstreifen bereits vielerorts realisiert wurden.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Um allfälligen Unsicherheiten bezüglich der Rechtsgrundlage für geschützte Radstreifen entgegenzuwirken, sollen geschützte Radstreifen künftig ausdrücklich gesetzlich verankert werden. Es soll möglich sein, zusätzliche bauliche Elemente einzusetzen, um die Fahrspur eines mit durchgezogenen (ununterbrochenen) Linien markierten Radstreifens von der restlichen Fahrbahn abzugrenzen. Die baulichen Elemente sollen in ihrer vertikalen Ausrichtung lediglich den markierten Radstreifen widerspiegeln. Sie sind ausreichend kenntlich zu machen, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert. Zusätzlich kann zur Begrenzung des Fahrstreifens des übrigen Verkehrs eine Sicherheitslinie angebracht werden. Aus der vorgeschlagenen Neuregelung ergibt sich keine Pflicht für die Vollzugsbehörden, Radstreifen mit baulichen Elementen zu schützen.

Auf Normstufe soll definiert werden, in welchen Verkehrskonstellationen geschützte Radstreifen sinnvoll sind und wie sie konkret umgesetzt werden können.

3.3.4 Weitere Anpassungen der Signalisationsverordnung

Ausgangslage

Damit die Vollzugsbehörden die neue Regelung für schnelle und schwere Motorfahräder und deren Ausnahmen möglichst einfach und einheitlich umsetzen können, müssen die heutigen Signalisations- und Markierungsvorschriften für den Rad- und Motorfahrradverkehr auf die neuen Bestimmungen hin überprüft werden. Dabei ist zu beachten, dass in der Praxis schon heute einige Bestimmungen zu Schwierigkeiten führen. So führen etwa die Formulierungen zum Symbol «Fahrrad» bzw. zur Angabe «Radfahrer» auf Zusatztafeln in den Absätzen 5 und 6 von Artikel 64 SSV zu unterschiedlichen Signalisierungen.³¹ Dabei ist für die Verkehrsteilnehmenden nicht immer klar, ob Motorfahräder bzw. langsame oder schnelle E-Bikes von einem Signal miterfasst sind.³² Diese Problematik dürfte sich mit der vorgeschlagenen neuen Unterkategorie der schweren Motorfahräder noch verschärfen.

Heute können für die Symbole «Fahrrad» und «Motorfahrrad» die folgenden drei Anwendungsbereiche identifiziert werden:

(1) Die Symbole «Fahrrad» und «Motorfahrrad» im ruhenden Verkehr

Nach geltendem Recht können Parkfelder für Radfahrende und Motorfahrradfahrende entweder mit Signalen («Parkieren gestattet» [4.17]) oder Markierungen gekennzeichnet werden (Art. 48 Abs. 4 und Art. 64 Abs. 6 SSV bzw. Art. 79 Abs. 4 Bst. a SSV). Für die Signalisation von Parkfeldern für Fahrräder und Motorfahräder werden auf der Zusatztafel je nachdem das Symbol «Fahrrad» allein oder die Symbole «Fahrrad» und «Motorfahrrad» verwendet, für die Markierung solcher Flächen nur das Symbol «Fahrrad».

(2) Die Symbole «Fahrrad» und «Motorfahrrad» im Fahrverkehr

Zur Führung des Rad- und Motorfahrradverkehrs auf der Fahrbahn wird generell das Symbol «Fahrrad» verwendet. Vielerorts gestattet ihnen die Signalisation mit dem Symbol «Fahrrad» weitergehende Benutzungsrechte, beispielsweise das Rechtsabbiegen bei rotem Licht (5.18), das Befahren einer Einbahnstrasse im Gegenverkehr (2.02 bzw. 4.08.1) oder das Links- bzw. Rechtsabbiegen bei einem Verbot für den motorisierten Individualverkehr (2.42 bzw. 2.43). Der Hinweis, dass sowohl Radfahrende als auch Motorfahrradfahrende von diesem Recht Gebrauch machen können, ist jedoch nur in Artikel 69a Absatz 1 SSV (Rechtsabbiegen bei Rot) explizit enthalten. Daneben regelt Artikel 64 Absatz 6 SSV allgemein, welche Fahrzeuge die Angabe «Fahrrad» (5.31) auf Zusatztafeln umfasst, nämlich Fahrräder und Motorfahräder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt. Alle übrigen Motorfahräder – im Wesentlichen

³¹ Artikel 64 Absatz 5 SSV sieht allgemein die Möglichkeit vor, mittels Zusatztafel den Geltungsbereich von Signalen zu konkretisieren. Nach Buchstabe a gilt jedoch eine Zusatztafel, welche ein Symbol oder eine entsprechende Aufschrift enthält, nur für die auf ihr dargestellten Verkehrsart. Absatz 7 des Artikels 64 SSV verweist hinsichtlich der Bedeutung von auf Zusatztafeln verwendbaren Symbolen auf Anhang 2 Ziffer 5; danach gilt das Symbol «Fahrrad» (5.31) für Fahrräder und das Symbol «Motorfahrrad» (5.30) für Motorfahräder. Andererseits ist in Absatz 6 des Artikels 64 SSV geregelt, dass die Angabe «Radfahrer» auf Zusatztafeln Fahrerinnen und Fahrer von Fahrrädern und Motorfahrädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt, umfasst, sowie Fahrerinnen und Fahrer der übrigen Motorfahräder, sofern deren Motor abgestellt ist.

³² Bei Absatz 6 des Artikels 64 SSV geht es um eine «historisch gewachsene» Signalisationsvorschrift. Als weiteres Beispiel kann Artikel 65 Absatz 8 SSV genannt werden: Im Jahr 1998 wurde die Möglichkeit eingeführt, dass ein schwach begangenes Trottoir ausnahmsweise von Fahrrädern und von Benzin-betriebenen Motorfahrädern nur mit abgestelltem Motor mitbenutzt werden darf. Ziel war es, schulpflichtige Kinder auf ihrem Schulweg zu schützen. Langsame und schnelle E-Bikes, E-Trottinette usw. kannte das Gesetz damals noch nicht. Um diese aufgekommene Fahrzeugarten zu berücksichtigen, wurde der Absatz im Jahr 2015 angepasst: Motorfahräder, die im Eigenantrieb höchstens 20 km/h fahren oder eine Tretunterstützung bis höchstens 25 km/h haben, wurden entsprechend des in Artikel 64 Absatz 6 SSV enthaltenen und im Jahr 2012 in Kraft getretenen Wortlaut hinsichtlich ihres Benutzungsrechts Fahrrädern und alle übrigen Motorfahräder (v.a. schnelle E-Bikes) den Benzin-betriebenen Mofas gleichgestellt.

schnelle E-Bikes und Benzin-betriebene Motorfahräder – sind nur erlaubt, *sofern deren Motor abgestellt ist*. Folglich besteht innerhalb der SSV keine einheitliche Bedeutung des Symbols oder der Angabe «Fahrrad» im Bereich der Fahrbahn.

Auch mit dem Symbol «Motorfahrrad» versehene Fahrverbotssignale (2.06 und 2.14) stellen bei schnellen E-Bikes und Benzin-betriebenen Motorfahrädern auf das Erfordernis des abgestellten Motors ab. Die Fahrverbote untersagen das Fahren mit Motorfahrädern bei laufendem Motor, mit Ausnahme von Leicht-Motorfahrädern (vgl. Art. 19 Abs. 1 Bst. c SSV). Wie auch der Postulatsbericht festhält, zielen solche Fahrverbote in erster Linie auf die vergleichsweise lärmintensiven Benzin-betriebenen Motorfahräder ab, was sich auch am entsprechenden Symbol zeigt.³³ Die Vollzugsbehörden sind deshalb vielerorts dazu übergegangen, schnelle E-Bikes mittels Zusatztafel vom Fahrverbot auszunehmen, wobei die Ausnahmen unterschiedlich signalisiert werden.

Die praxisfremde gesetzliche Vorschrift, wonach schnelle Motorfahräder gewisse signalisierte Strecken nur mit abgestelltem Motor befahren dürfen, wird von den Vollzugsbehörden und im Postulatsbericht kritisiert.³⁴

(3) Die Symbole «Fahrrad» und «Motorfahrrad» auf mit dem Signal «Fussweg» (2.61) gekennzeichneten Verkehrsflächen

Nach geltendem Recht kann auf einem Trottoir insbesondere zur Schulwegsicherung das Signal «Fussweg» (2.61) mit der Zusatztafel « gestattet» angebracht werden, sofern das Trottoir schwach begangen und die Strasse relativ stark befahren ist. Fahräder und Leicht-Motorfahräder (insbesondere langsame E-Bikes) dürfen so signalisierte Trottoirs mitbenutzen. Lenkerinnen und Lenker schneller E-Bikes dürfen das Trottoir nach heutigem Recht *nur mit abgestelltem Motor mitbenutzen* (Art. 65 Abs. 8 SSV). Auch diese Regelung stösst in der Praxis auf Kritik.

Die Vollzugsbehörden verwenden die Signalisation «Fussweg» (2.61) mit der Zusatztafel « gestattet» auch auf anderen Verkehrsflächen als Trottoirs. Das Signalisationsrecht des Bundes schliesst es nicht aus, den Radverkehr auch auf Fusswegen zu gestatten, die nicht über ein Trottoir verlaufen (vgl. Art. 64 Abs. 5 Bst. b und Abs. 6 SSV). Entsprechend signalisierte Fusswege dürfen ebenfalls nur von Fahrädern und Leicht-Motorfahrädern bzw. von schnellen E-Bikes *nur mit abgestelltem Motor* mitbenutzt werden.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Der Bundesrat schlägt vor, die Thematik der Symbole «Fahrrad» und «Motorfahrrad» neu wie folgt zu regeln:

Ausgangspunkt für alle drei Anwendungsbereiche ist die Überlegung, dass das Fahrrad-Symbol, wenn immer möglich, dieselben Fahrzeuge umfassen soll, ohne dass das Symbol «Motorfahrrad» beigezogen werden muss. Schon heute müssen die Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrädern in aller Regel die für Radfahrende geltenden Verkehrsregeln beachten (Art. 42 Abs. 4 VRV). Auch im Signalisationsrecht betreffen die meisten an Radfahrende gerichteten Signale und Markierungen auch Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrädern. Künftig soll das Symbol «Fahrrad» deshalb neben Rad-

³³ Postulatsbericht Ziff. 7.1.1.

³⁴ Postulatsbericht Ziff. 7.1.1.

fahrenden grundsätzlich auch alle Motorfahrrad-Unterkategorien umfassen. Im Einzelnen bedeutet dies Folgendes:

- Wo das Symbol «Fahrrad» auf Zusatztafeln verwendet wird, umfasst es im Grundsatz Fahrräder und alle Unterkategorien der Motorfahrräder (Leicht-Motorfahrräder, schwere Motorfahrräder, Elektro-Stehroller und schnelle Motorfahrräder). Die heutige Unterscheidung zwischen der Angabe des Fahrrad-Symbols und dem Begriff «Radfahrer» in den Absätzen 5 und 6 von Artikel 64 SSV soll wegfallen. Künftig soll nur noch mit dem Symbol «Fahrrad» oder der Aufschrift «Fahrrad» signalisiert werden müssen.
- Die heutige Vorschrift in verschiedenen Bestimmungen der SSV, wonach schnelle E-Bikes und Benzin-betriebene Motorfahrräder den Motor abstellen müssen, soll wegfallen (vgl. Art. 19 Abs. 1 Bst. c, Art. 64 Abs. 6 und Art. 65 Abs. 8 SSV). Damit entfällt eine Einschränkung, die heute in der Praxis selten befolgt wird und auch nur aufwändig kontrolliert werden kann.
- Das Fahrverbot für Motorfahrräder (2.06 und 2.14) soll neu nur noch für einspurige Motorfahrräder mit Verbrennungsmotor gelten. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass solche Fahrverbote in den meisten Fällen aus Lärm- und Gewässerschutzgründen angeordnet werden. Zudem müssen schnelle E-Bikes künftig nicht mehr mit einer Zusatztafel vom Verbot ausgenommen werden. Sie sollen mit laufendem Motor zur Fahrt berechtigt sein.
- Künftig soll in Artikel 65 Absatz 8 SSV geregelt werden, unter welchen Voraussetzungen signalisierte Fusswege auch für Radfahrende und Motorfahrradfahrende geöffnet werden dürfen und welche Fahrzeuge auf entsprechend signalisierten Fusswegen fahren dürfen. Wird eine Verkehrsfläche mit dem Signal «Fussweg» (2.61) und der Zusatztafel « gestattet» gekennzeichnet, soll das Symbol «Fahrrad» *als einzige Abweichung* vom in Artikel 64 Absatz 6 SSV enthaltenen Grundsatz nur Fahrräder, Leicht-Motorfahrräder und Elektro-Stehroller umfassen. Schwere und schnelle Motorfahrräder sollen auf so signalisierten Verkehrsflächen nicht verkehren dürfen; auch nicht mit abgestelltem Motor, wie dies heute der Fall ist. Schnelle und schwere bzw. breite Motorfahrräder können die Sicherheit auf Fusswegen gefährden, weshalb sie generell ausgeschlossen werden sollen. Allgemein soll beim Signal «Fussweg» (2.61) die Zusatztafel « gestattet» nur dann angebracht werden, wenn die Hauptberechtigten dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Auf Trottoirs soll die Signalisation wie bislang nur angebracht werden dürfen, wenn das Trottoir schwach begangen und die Strasse, an die das Trottoir angrenzt, stark befahren ist. Möchten Vollzugsbehörden künftig explizit auch schnellen und schweren Motorfahrrädern ein Mitbenutzungsrecht einräumen, haben sie entsprechend dem geltenden Recht die Möglichkeit, einen gemeinsamen Rad- und Fussweg (2.63.1 oder 2.63) zu signalisieren. Eine Benutzungspflicht bestünde allerdings nicht mehr (vgl. Ziff. 3.3.1).

Fussgängerzonen (also Fusswege, die als Zonen ausgedehnt werden), sind ebenfalls den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie den Benutzerinnen und Benutzern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten. Wird ausnahmsweise ein beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, so darf dieser höchstens im Schritttempo fahren (Art. 22c Abs. 1 SSV). In Fussgängerzonen gilt demnach – anders als auf Fusswegen – eine gesetzlich vorgesehene Höchstgeschwindigkeit für alle ausnahmsweise berechtigten Fahrzeuge. Zudem sind Fussgän-

gerzonen baulich in aller Regel grosszügiger ausgestaltet als Fusswege. Es spricht deshalb nichts dagegen, schnelle und schwere Motorfahräder auf solchen Flächen zuzulassen, wobei sie aber höchstens im Schrittempo verkehren dürfen.

Für Personen, welche mit motorlosen Rollstühlen und für gehbehinderte Personen, die mit Motorfahrädern auf Fusswegen unterwegs sind, ändert sich nichts. Sie dürfen mit diesen Fortbewegungsmitteln nach wie vor auf den für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen fahren (vgl. Art. 33 Abs. 2 SSV in Verbindung mit 43a Abs. 1 VRV).

- Verschiedene Signale und Vorschriften in der SSV betreffen heute nur Fahrrad-fahrende, umfassen in der Praxis aber auch Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrädern. So zeigt das Gefahrensignal «Radfahrer» (1.32) gemäss Artikel 11 Absatz 3 SSV an, dass häufig Radfahrende in eine bestimmte Strasse einfahren oder diese überqueren. In der Praxis ist in diesem Bereich aber auch mit Motorfahradlenkerinnen und -lenkern zu rechnen. Diese und weitere Bestimmungen sollen künftig konsequent auch Motorfahräder umfassen. Damit wird dem Grundsatz Rechnung getragen, wonach das Symbol «Fahrrad» auch Motorfahräder umfasst. Aus Gründen der Leserlichkeit soll lediglich der Geltungsbereich der entsprechenden Signale um die Motorfahräder erweitert werden, während die Bezeichnung des Signals sich weiterhin auf Fahrräder beschränkt (z. B. Gefahrensignal «Radfahrer» [1.32] anstatt Gefahrensignal «Radfahrer und Motorfahradfahrer» [1.32]). Der Grundsatz, wonach das Symbol «Fahrrad» auch Motorfahräder erfasst, soll auch für auf der Strassenoberfläche markierte Fahrrad-Symbole gelten (vgl. Art. 74a Abs. 7 SSV). Gerade im Bereich der Fahrbahn, beispielsweise auf dem Bus-Streifen oder im Aufstellbereich für Radfahrende bei einer Lichtsignalanlage, identifizieren sich alle Führerinnen und Führer von Motorfahrädern mit dem Fahrrad-Symbol.
- Auf den Artikel 54a SSV wird im Rahmen des vorliegenden Revisionsvorschlags nicht näher eingegangen, da er im Rahmen eines künftigen Rechtsetzungsprojekts geprüft werden soll.

Die folgende Tabelle dient als Übersicht der Anpassungsvorschläge. Sie veranschaulicht, welche Motorfahrrad-Unterkategorien je nach Signalisation sowie je nach Anwendungsbereich zugelassen sein sollen:

	(1) Das Symbol «Fahrrad» im ruhenden Verkehr	(2) Das Symbol «Fahrrad» im Fahrverkehr	(3) Das Symbol «Fahrrad» auf Zusatztafeln zum Signal «Fussweg»
			
«Leicht-Motorfahrräder» 	✓	✓	✓
«Elektro-Stehroller» 	✓	✓	✓
«schwere Motorfahrräder» 	✓	✓	✗
«schnelle Motorfahrräder» 	✓	✓	✗

Tabelle 2: Vorgeschlagene Fahr- bzw. Parkierungsberechtigung der Motorfahrräder auf den verschiedenen Verkehrsflächen

3.4 Anforderungen an Verkehrsexperten und -expertinnen die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen

Ausgangslage

Nach geltendem Recht müssen Verkehrsexperten und -expertinnen, die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen, einen schweizerischen Führerausweis besitzen. Diese Vorschrift stammt aus dem Jahr 1976. Die Vereinigung der kantonalen Strassenverkehrsämter asa fordert, auf die Anforderung eines spezifisch schweizerischen Führerausweises zu verzichten. Der Fachkräftemangel ist auch bei den Verkehrsexperten und -expertinnen deutlich zu spüren und es ist schwierig, Kandidaten für die Verkehrsexpertentätigkeit zu finden. In den Grenzkantonen wären viele fachlich gut qualifiziert Kandidaten verfügbar, die ihren Wohnsitz im Ausland haben und als Grenzgänger in die Schweiz zur Arbeit fahren. Diese Fachkräfte besitzen jedoch keinen schweizerischen Führerausweis und können diesen wegen dem fehlenden Wohnsitz in der Schweiz auch nicht erwerben.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Verkehrsexperten und -expertinnen, die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen, sollen keinen schweizerischen Führerausweis mehr besitzen müssen. Die übrigen Anforderungen an die Verkehrsexperten und -expertinnen sollen unverändert bleiben. Insbesondere die Vorschrift, dass sie den Führerausweises der Kategorie B oder C seit mindestens drei Jahren besitzen müssen, ohne während dieser Zeit eine verkehrsggefährdende Verletzung von Verkehrsvorschriften begangen zu haben (Art. 65 VZV). Die Befähigung zum Verkehrsexperten oder zur Verkehrsexpertin erfolgt über die Ausbildung (Art. 66 ff. VZV) und nicht über den Erwerb des schweizerischen Führerausweises. Bei Inhabern eines Führerausweises aus EU- und EFTA-Staaten, die in der Schweiz Wohnsitz nehmen, ist der Umtausch des ausländischen Führerausweises in einen schweizerischen Führerausweis ein rein administrativer Akt. Der Umtausch ist weder mit einer theoretischen noch einer praktischen Prüfung verbunden. Die Grenzgänger, die von den kantonalen Strassenverkehrsämtern als Fachkräfte rekrutiert werden könnten, stammen aus solchen EU- oder EFTA-Staaten.

4 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

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

Art. 14 Bst. b Ziff. 3

Die Fahrzeugkategorie der Elektro-Rikschas soll aufgehoben werden. Künftig sollen entsprechende Cargo-E-Bikes zum Lasten- und Personentransport nicht mehr als Kleinmotorräder, sondern als Motorfahräder gelten (neue Kategorie «schwere Motorfahräder» nach Art. 18 Bst. c E-VTS). Bereits in Verkehr stehende Elektro-Rikschas können umgeteilt werden (Übergangsbestimmung Art. 222t Abs. 1 E-VTS). Ohne entsprechenden Antrag des Halters gelten sie gemäss Artikel 4 Absatz 1 VTS weiterhin als (altrechtliche) Elektro-Rikschas.

Siehe auch Artikel 43a E-VRV.

Art. 18 Motorfahrträder

Bst. a: Der Begriff «schnelle Motorfahrträder» wird eingeführt. Die Unterkategorie bleibt aber unverändert. Das heute für sie zulässige Gesamtgewicht von 200 kg gilt weiterhin, wird aber neu nicht mehr in Artikel 175 Absatz 4 VTS geregelt, sondern direkt in der Definition der Unterkategorie. Im Übrigen wird präzisiert, dass es sich bei der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h um die Geschwindigkeit im reinen Motorbetrieb (ohne zu treten) handelt.

Bst. b: Leicht-Motorfahrträder sollen künftig generell über einen elektromotorischen Antrieb bis 25 km/h verfügen dürfen (unverändert für Tretunterstützung, neu aber auch im reinen Motorbetrieb ohne zu treten 25 km/h anstatt wie bisher 20 km/h). Damit soll dem Prinzip der einheitlichen Geschwindigkeit auf der Radverkehrsflächen Rechnung getragen werden. Das zulässige Gesamtgewicht wird von 200 kg auf 250 kg erhöht. Hierdurch soll insbesondere die für den Kindertransport erforderliche Nutzlastreserve des Fahrzeugs erhöht werden.

Bst. c: Die bisherige Unterkategorie «motorisierte Rollstühle» wird aufgehoben, stattdessen wird die Unterkategorie «schwere Motorfahrträder» eingeführt. Schwere Motorfahrträder dürfen ein Gesamtgewicht bis 450 kg aufweisen. Um die Umsturzgefahr zu reduzieren, sind nur mehrspurige Fahrzeuge zulässig (z. B. drei oder vier Räder). Der Antrieb schwerer Motorfahrträder muss elektrisch sein, mit einer Motorleistung von maximal 1 kW. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt sowohl für die Tretunterstützung als auch im reinen Motorbetrieb 25 km/h. Damit soll dem Prinzip der einheitlichen Geschwindigkeit auf der Radverkehrsflächen Rechnung getragen werden. Die Kategorie ist insbesondere für schwere Lastenräder gedacht und ersetzt die bisherige Kategorie der als Kleinmotorräder geltenden Elektro-Rikschas, die sowohl für Personen- als auch Sachtransporte vorgesehen sind (siehe Art. 14 Bst. b Ziff. 3 VTS). Bisherige motorisierte Rollstühle können entweder als schwere Motorfahrträder oder als Leicht-Motorfahrträder eingeteilt werden (siehe Übergangsbestimmung von Artikel 222t Abs. 2 E-VTS und Führerausweisregelung für gehbehinderte Personen von Art. 5 Abs. 2 Bst. g E-VZV). Ohne entsprechenden Antrag des Halters gelten sie gemäss Artikel 4 Absatz 1 VTS weiterhin als (altrechtliche) motorisierte Rollstühle.

Bst. d: Die Definition der Unterkategorie «Elektro-Stehroller» wird vereinfacht. Die Bestimmung über die Tretunterstützung wird gestrichen, der elektromotorische Antrieb darf bis 25 km/h gehen. Damit soll dem Prinzip der einheitlichen Geschwindigkeit auf der Radverkehrsflächen Rechnung getragen werden. Das für sie heute zulässige Gesamtgewicht von 200 kg wird auf 250 kg angehoben und neu nicht mehr in Artikel 175 Absatz 4 VTS geregelt, sondern direkt in der Definition der Unterkategorie. Die Unterkategorie bleibt ansonsten unverändert.

Art. 46 Abs. 3

Im letzten Satz wird der Begriff «Elektro-Rikschas» aus dieser Bestimmung über die Leistungsmessung gestrichen. Die Fahrzeugart wird aufgehoben (siehe Art. 14 Bst. b Ziff. 3 E-VTS). Entsprechende Fahrzeuge können künftig als schwere Motorfahrträder zugelassen werden.

Art. 149 Abs. 1^{bis}

Die speziellen Bremsbestimmungen für Elektro-Rikschas können aufgehoben werden. Die Fahrzeugart gibt es künftig nicht mehr (siehe Art. 14 Bst. b Ziff. 3 E-VTS). Entsprechende Fahrzeuge können als schwere Motorfahrträder zugelassen werden. Für sie

gelten deren Bremsanforderungen (Art. 178 Abs. 3 und Anh. 7 Ziff. 316 E-VTS sowie Art. 178 Abs. 4 und 5 VTS).

Art. 175 Sachüberschrift und Abs. 2–5

Sachüberschrift: Das Wort «Plätze» wird hinzugefügt.

Abs. 2: Die technische Bestimmung, wonach Motorfahräder höchstens eine Breite von 1 m aufweisen dürfen, wird um die Ausnahme für einplätzig, schwere Motorfahräder zum Sachtransport ergänzt: Letztere sollen eine Breite von 1.20 m aufweisen dürfen. Damit können insbesondere Europaletten besser transportiert werden.

Abs. 3: Es wird ergänzt, dass auf Motorfahrädern, die stehend zu fahren sind (Elektrotrottinette und selbstbalancierende Elektro-Stehroller), keine Mitfahrerplätze erlaubt sind. Zudem muss für sie eine Lenk- oder Haltestange vorhanden sein. Für sitzend zu fahrende Motorfahräder bedeutet dies, dass sie neu auch über eine andere Lenkvorrichtung (z. B. Joystick-Lenkung oder Lenkrad) verfügen dürfen (siehe jedoch die Ergänzung in Art. 179 Abs. 3 E-VTS: Für schnelle Motorfahräder bleibt eine Lenkstange obligatorisch).

Abs. 4: Neu wird das Gesamtgewicht in der Fahrzeugdefinition von Artikel 18 E-VTS geregelt (200 kg für schnelle Motorfahräder, 250 kg für Leicht-Motorfahräder und für Elektro-Stehroller sowie 450 kg für schwere Motorfahräder). Die bisherige Bestimmung über das maximal zulässige Gesamtgewicht wird deshalb in Artikel 175 Absatz 4 E-VTS gestrichen. Stattdessen wird bestimmt, dass für jeden Platz eines Mitfahrers oder einer Mitfahrerin auf Motorfahrädern im Rahmen des zulässigen Gesamtgewichts eine freie Nutzlast von 65 kg vorhanden sein muss. Die Nutzlast ist dasjenige Gewicht, das für den Transport von Ladung oder Personen zur Verfügung steht und berechnet sich aus der Differenz zwischen Leergewicht und Gesamtgewicht (im Leergewicht des Fahrzeugs ist bereits eine Gewichtspauschale für die lenkende Person von 75 kg enthalten, vergl. Art. 7 Abs. 1 VTS). Somit wird künftig bei Leicht-Motorfahrädern und bei (bis zu einem Meter breiten) schweren Motorfahrädern die Anzahl der Sitzplätze nur noch durch die verfügbare Nutzlast beschränkt. Für geschützte Kindersitzplätze kann ein tieferes Gewicht als 65 kg festgelegt werden, entsprechend der Grösse der Kinder, für die der geschützte Platz ausgelegt ist.

Abs. 5 (neu): Motorfahräder dürfen an die Bedürfnisse einer behinderten Person angepasst werden, sofern die Verkehrs- und Betriebssicherheit trotz der Abänderungen gewährleistet bleibt. Die Bestimmung figurierte bisher in Artikel 181 Absatz 1 VTS (Kategorie der motorisierten Rollstühle, die aufgehoben wird).

Art. 178 Abs. 3, 6 und 7

Abs. 3: Die Bremsvorschrift wird dahingehend ergänzt, dass das Bremssystem unter allen Betriebsbedingungen sicher funktionieren muss, insbesondere auch bei Nässe oder bei langer Beanspruchung (die Hersteller müssen also die Nass- und Heissbremswirkung gewährleisten). Weiter wird die Bestimmung aufgenommen, dass das Fahrzeug spurtreu bremsen muss, d.h. es darf durch die Bremsen nicht nach links oder rechts abgelenkt werden. Diese auch bisher aufgrund der Betriebssicherheit (Art. 29 SVG) schon geltenden Anforderungen werden nun ausdrücklich formuliert.

Abs. 6: Das Verbot geschlossener Aufbauten wird generell bei allen Motorfahrädern aufgehoben. Bisher waren geschlossene Aufbauten nur für motorisierte Rollstühle erlaubt, bei anderen Motorfahrädern war nur ein Wetterschutz (z. B. offener Aufbau

mit Dach) zulässig. Bereits bisher durfte aber jedermann mit motorisierten Rollstühlen auf den Fahrradverkehrsflächen verkehren. Wer einen geschlossenen Aufbau wünschte, konnte sich ein als motorisierter Rollstuhl immatrikulierte Motorfahrrad anschaffen. Mit der vorgeschlagenen Neuregelung wird diese Ungereimtheit in den fahrzeugtechnischen Vorschriften beseitigt und Fahrzeuge mit geschlossenem Aufbau, die bisher als motorisierter Rollstuhl galten, können als Leicht-Motorfahrrad oder als schweres Motorfahrrad eingeteilt werden. Wie bisher bei den motorisierten Rollstühlen wird bestimmt, dass Motorfahrräder mit geschlossenen Aufbauten über Richtungsblinker verfügen müssen, da Richtungsanzeigen durch Handzeichen bei geschlossenen Aufbauten nicht möglich sind.

Abs. 7: Es wird ergänzt, dass Aufschriften und Bemalungen retroreflektierend und/oder lumineszierend sein dürfen (wie in Art. 139 Abs. 4 VTS bei Motorrädern). Eine bessere Sichtbarkeit von Zweiradfahrzeugen kann die Verkehrssicherheit verbessern.

Art. 178a Sachüberschrift, Abs. 1 und 6

Sachüberschrift: Das Wort «Richtungsblinker» wird hinzugefügt.

Abs. 1: Im ersten Satz wird bei der Bestimmung über die Befestigung der Lichter «fest angebracht» zum besseren Verständnis durch «angebracht» ersetzt. Grund: Auch Ansteckleuchten und Leuchten mit Klickverschluss dürfen verwendet werden. Dies entspricht der heutigen Praxis. Die Leuchten müssen während der Fahrt angebracht sein, dürfen aber am parkierten Fahrzeug abgenommen werden (z. B. zur Diebstahlsicherung). Am Schluss des Absatzes wird angefügt, dass Motorfahrräder, deren Motor nur bis 10 km/h antreibt, bei guten Sichtverhältnissen ohne angebrachte Lichter fahren dürfen. Damit wird sinngemäss die bisherige Bestimmung des aufzuhebenden Artikels 181 Absatz 2 VTS über Leuchten an motorisierten Rollstühlen mit Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h übernommen (siehe auch Art. 18 Bst. c E-VTS: die Fahrzeugart der motorisierten Rollstühle wird aufgehoben, entsprechende Fahrzeuge können künftig bei den übrigen Motorfahrrädern eingeteilt werden).

Abs. 6 (neu): Die Bestimmungen über Richtungsblinker waren bis jetzt mehrfach bei verschiedenen Motorfahrradkategorien aufgeführt (in Art. 179a Abs. 2 Bst. d, 180 und 181 Abs. 4 VTS). Neu werden Richtungsblinker in den allgemein für alle Motorfahrräder geltenden Vorschriften geregelt. An den Vorschriften für Richtungsblinker ändert sich jedoch materiell nichts. Richtungsblinker an Motorfahrrädern bleiben fakultativ. Wird ein Motorfahrrad damit ausgerüstet, müssen sie aber wie bisher fest angebracht sein und denselben Anforderungen entsprechen, wie sie für Richtungsblinker von Kleinmotorrädern gelten. Für Letztere ist Artikel 140 Absatz 1 Buchstabe c, Artikel 154 Absatz 2, Artikel 79 und Anhang 10 VTS anwendbar (siehe auch die Erläuterungen zu den Erleichterungen von Art. 180 Abs. 1 E-VTS für Richtungsblinker an Leicht-Motorfahrrädern).

Art. 178b Abs. 1 und 3

Abs. 1: Die Bestimmungen über andere Warnvorrichtung als eine Glocke waren bis jetzt mehrfach bei verschiedenen Motorfahrradkategorien aufgeführt (in Art. 179b Abs. 2 und 181a Abs. 4 VTS). Neu wird dies nur noch einmal geregelt. Artikel 178b Absatz 1 E-VTS wird entsprechend ergänzt. Er gilt allgemein für alle Motorfahrräder.

Abs. 3: Mit Beschluss vom 17. Dezember 2021 hat der Bundesrat entschieden, dass Motorfahrräder mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h

oder mit Tretunterstützung, die auch über 25 km/h wirkt, über einen Geschwindigkeitsmesser verfügen müssen. Dafür hat er in Artikel 178b einen neuen Absatz 3 geschaffen, der allerdings erst am 1. April 2024 in Kraft treten wird (damit die Hersteller genügend Zeit haben, ihre Produktion anzupassen). Die Tachoausrüstpflicht betrifft nur schnelle Motorfahräder. Damit dies so bleibt, muss die Bestimmung an die vorliegende Änderung angepasst werden, denn künftig sollen Leicht-Motorfahräder, schwere Motorfahräder und Elektrostehroller generell über einen Antrieb verfügen dürfen, der bis 25 km/h wirkt (vergl. Art. 18 E-VTS). Es soll also nicht mehr unterschieden werden zwischen reinem Motorbetrieb (bisher 20 km/h) und Tretunterstützung (25 km/h). In Artikel 178b Absatz 3 soll daher der erste Teilsatz geändert werden: «Motorfahräder mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h oder mit Tretunterstützung, die auch über 25 km/h wirkt, müssen...» wird ersetzt durch «Schnelle Motorfahräder müssen ...». Da die vorliegende Änderung nicht vor dem 1. April 2024 in Kraft treten soll, ist keine neuerliche gestaffelte Inkraftsetzung für diese Anpassung erforderlich.

Gliederungstitel vor Art. 179

Der Term «Motorfahräder nach Artikel 18 Buchstabe a» wird ersetzt durch «schnelle Motorfahräder» (s. a. Art. 18 Bst. a E-VTS).

Art. 179 Abs. 3 und 6

Abs. 3: Der Term «Motorfahräder nach Artikel 18 Buchstabe a» wird ersetzt durch «schnelle Motorfahräder» (s. a. Art. 18 Bst. a E-VTS). Zudem wird ergänzt, dass schnelle Motorfahräder eine Lenkstange mit einer Breite von mindestens 0,35 m haben müssen (bisher in Art. 175 Abs. 3 VTS).

Abs. 6: Es wird ergänzt, dass für jedes Rad eines schnellen Motorfahrades eine Reibbremse vorhanden sein muss (bisher gemäss Verweis in Art. 177 Abs. 6 VTS nur an einem Rad).

Art. 179a Abs. 2 Bst. d

Es wird nur noch das Wort «Richtungsblinker» aufgeführt. Die für sie geltenden Anforderungen werden neu im allgemein für alle Motorfahräder geltenden Artikel 178a Absatz 6 E-VTS geregelt.

Art. 179b Abs. 2

Die Bestimmung über andere Warnvorrichtungen anstelle der Glocke ist nicht mehr erforderlich. Dies wird neu im allgemein für alle Motorfahräder geltenden Artikel 178b Absatz 1 E-VTS geregelt.

Art. 180

Abs. 1: Die Anforderungen an fakultative Richtungsblinker werden neu im allgemein für alle Motorfahräder geltenden Artikel 178a Absatz 6 E-VTS geregelt: Der bisherige Verweis auf Artikel 179a Absatz 2 Buchstabe d wird deshalb gestrichen. Stattdessen werden für Richtungsblinker an Leicht-Motorfahradern zwei Erleichterungen eingeführt. Entweder darf:

(Bst. a) ein einziges Paar Richtungsblinker, die jeweils nach vorne und nach hinten blinken, aussen an den Lenkerenden angebracht werden (anstelle von zwei Paa-

ren je vorne und hinten am Fahrzeug, eine entsprechende Erleichterung galt bis zum 15. Januar 2017 sogar für Motorräder), oder

(Bst. b) das hintere Paar Richtungsblinker darf, wenn das hintere Ende des Fahrzeugs, für eine Anbringung auf 35 cm Höhe zu niedrig ist, einen geringeren Abstand über Boden als 35 cm aufweisen, aber mindestens 15 cm (z. B. bei hinten sehr niedrigen Elektrotrotтинetten).

Wird eine der Erleichterungen in Anspruch genommen, muss die Aktivität der Richtungsblinker von vorne und von hinten, von links und von rechts, gut erkennbar sein. Das heisst, die Richtungsblinker müssen über entsprechende horizontale und vertikale Sichtwinkel verfügen, die nicht verdeckt werden.

Diese Erleichterungen entsprechen der deutschen Regelung für Elektrotrotтинette; bisher dürfen deutsche Elektrotrotтинette mit solchen Richtungsblinkern nicht in die Schweiz importiert und in Verkehr gesetzt werden.

Die Verkehrssicherheit dürfte sich verbessern, wenn Elektrotrotтинette vermehrt mit (fakultativen) Richtungsblinkern ausgerüstet werden: Richtungswechsel müssen dann nicht mehr durch Handzeichen angezeigt werden, die auf Trottinetten im Stehen mit nur einer Hand am Lenker gegeben werden.

Abs. 2: Kombinationen eines Leicht-Motorfahrrades mit einem Rollstuhl (sog. Fahrrad-Rollstuhlkombinationen) sind zulässig. Die Bestimmung wird aus der bisherigen Fahrzeugdefinition der Leicht-Motorfahrräder (bisheriger Art. 18 Bst. b Ziff. 3 VTS) hierhin verschoben. Faktisch ändert sich dadurch nichts.

Abs. 3: Die Bremsanforderungen der Norm SN EN 12184 «Elektrollstühle und -mobile und zugehörige Ladegeräte - Anforderungen und Prüfverfahren» weichen teilweise von denjenigen der VTS für Leicht-Motorfahrräder ab. So ist z. B. gemäss dieser Norm als Betriebsbremse keine Reibbremse erforderlich und es gelten geringere Verzögerungswerte. Jedoch verlangt die Norm eine von der Betriebsbremse unabhängige Feststellbremse, die ohne Energie im Freilauf betätigt werden kann. Die Norm erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit bis 15 km/h. Nach der Norm zertifizierte Elektro-Rollstühle sollen, auch abweichend von den Bremsanforderungen der VTS, als Leicht-Motorfahrräder in Verkehr gesetzt werden dürfen, wenn sie deren übrige Vorschriften erfüllen (siehe auch Eintrag der EN-Norm in Anh. 2 Ziff. 14 E-VTS).

Gliederungstitel vor Art. 181

Der Begriff «motorisierte Rollstühle» wird ersetzt durch «schwere Motorfahrräder» (s. a. Art. 18 Bst. c E-VTS).

Art. 181

Artikel 181 wird neu gefasst und enthält künftig die besonderen Bestimmungen für schwere Motorfahrräder.

Abs. 1: Für jedes Rad eines schweren Motorfahrrades muss eine mechanische Reibbremse vorhanden sein (s. a. Anh. 7 Ziff. 316 E-VTS).

Abs. 2: Für schwere Motorfahrräder gilt eine Pflicht zur Ausrüstung mit einem Rückspiegel.

Art. 181a Abs. 4 und 5

Abs. 4: Die Bestimmung über andere Warnvorrichtungen anstelle der Glocke ist nicht mehr erforderlich. Dies wird neu im allgemein für alle Motorfahräder geltenden Artikel 178b Absatz 1 E-VTS geregelt.

Abs. 5: Die Bestimmung, wonach für Elektro-Stehroller eine Lenkstange nicht erforderlich ist, wird aufgehoben. Künftig wird gemäss Artikel 175 Absatz 3 E-VTS für stehend gefahrene Motorfahräder eine Lenkstange verlangt, wobei stattdessen auch eine Haltestange genügt (für selbstbalancierende Motorfahräder ohne Lenk- oder Haltestange bedeutet dies, dass sie über eine Sitzgelegenheit verfügen müssen).

Art. 210 Abs. 6

Künftig sollen Fahrrad- und Motorfahradanhänger über eine Schiebehilfe verfügen dürfen. Ein eigentlicher Antrieb am Anhänger, der das als Zugfahrzeug eingesetzte Fahrrad oder Motorfahrad während der normalen Fahrt stösst, soll aber nach wie vor verboten bleiben. Deswegen soll der Antrieb am Anhänger nur bis zu einer Geschwindigkeit von 6 km/h wirken dürfen. Eine vom ASTRA beauftragte, externe Untersuchung verschiedener angetriebener Anhängermodelle hat ergeben, dass die Verkehrs- und Betriebssicherheit sonst nicht gewährleistet werden konnten (siehe oben Ziff. 1.2.2).

Art. 215 Abs. 1^{bis}, 2 und 3 (neu)

Abs. 1^{bis}: Analog zu den Motorfahrädern (Art. 178 Abs. 7 E-VTS) wird auch für Fahrräder ergänzt, dass Aufschriften und Bemalungen retroreflektierend und/oder lumineszierend sein dürfen. Eine bessere Sichtbarkeit von Zweiradfahrzeugen kann die Verkehrssicherheit verbessern.

Abs. 2: Wie für Motorfahräder (s. Art. 175 Abs. 4 E-VTS) sollen auch für Fahrräder die Anzahl der geschützten Kindersitzplätze nicht mehr beschränkt werden (bisher maximal zwei). Die Anzahl Kinder- und Erwachsenenplätze muss so festgelegt werden, dass das voll besetzte Fahrrad ein Gewicht von 250 kg nicht überschreitet. Welches Personengewicht pro Platz berechnet wird, soll dem Hersteller überlassen bleiben. Die Vorschrift, wonach ausser geschützten Kinderplätzen jeder Platz mit Tretpedalen ausgerüstet sein muss, wird gelockert. Künftig ist ein Platz ohne Pedale für eine erwachsene Person erlaubt (bisher nur für eine behinderte Person zulässig). Zudem kann die kantonale Behörde mehr Plätze ohne Pedale bewilligen (diese Kompetenz stand bisher im aufzuhebenden Art. 63 Abs. 6 E-VRV).

Abs. 3 (neu): Fahrräder ohne Sitzgelegenheit, die stehend zu fahren sind (z. B. mit Pedalerie wie ein Fitnesstrainer), sollen einplätzig sein und über eine Lenkvorrichtung verfügen, die auch bei Gabe von Handzeichen zur Richtungsänderung noch ein sicheres Festhalten ermöglicht.

Art. 222t Übergangsbestimmungen

Abs. 1: Die Übergangsbestimmung dient dazu, Elektro-Rikschas, die dem bisherigen Recht entsprechen, aber von den neuen Bestimmungen gemäss Artikel 18 Buchstabe c E-VTS abweichen, als schwere Motorfahräder einteilen zu können (z. B. dürfen bisherige Elektrorikschas bis zu 2 kW Motorleistung aufweisen, schwere Motorfahräder aber nur 1 kW). Es können sämtliche vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Rechtsänderung bereits produzierten oder in der Schweiz befindlichen, den bishe-

rigen Vorschriften für Elektro-Rikschas entsprechenden Fahrzeuge zu einem beliebigen späteren Zeitpunkt als schwere Motorfahräder zugelassen werden. Dies betrifft insbesondere Lagerfahrzeuge, die noch nicht in Verkehr stehen.

Abs. 2: Die Übergangsbestimmung dient dazu, motorisierte Rollstühle, die dem bisherigen Recht entsprechen, aber von den neuen Bestimmungen gemäss Artikel 18 Buchstabe c E-VTS abweichen, als schwere Motorfahräder einteilen zu können (z. B. gibt es heute einige wenige motorisierte Rollstühle, die etwas mehr als das neu für schwere Motorfahräder zulässige Gesamtgewicht von 450 kg aufweisen, oder noch in Verkehr stehende, sehr alte motorisierte Rollstühle, die über einen Verbrennungsmotor verfügen).

Es können sämtliche vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Rechtsänderung bereits produzierten oder in der Schweiz befindlichen, den bisherigen Vorschriften für motorisierte Rollstühle entsprechenden Fahrzeuge zu einem beliebigen späteren Zeitpunkt als schwere Motorfahräder zugelassen werden. Dies betrifft insbesondere Lagerfahrzeuge, die noch nicht in Verkehr stehen.

Anhang 2

In Zusammenhang mit Artikel 180 Absatz 3 E-VTS wird die Norm EN 12184 «Elektrollstühle und -mobile und zugehörige Ladegeräte - Anforderungen und Prüfverfahren» in Ziffer 14 aufgenommen.

Anhang 7

Ziff. 315 Sachüberschrift: Ziffer 315 bleibt unverändert, soll jedoch nur für Motorfahräder bis zu einem Gesamtgewicht von 250 kg (und wie bisher für Fahräder) gelten. Daher wird die Sachüberschrift zu Ziffer 315 geändert: «*Motorfahräder und Fahräder*» wird ersetzt durch «*Motorfahräder mit einem Gesamtgewicht bis 250 kg und Fahräder*».

Ziff. 316: Für schwere Motorfahräder (Gesamtgewicht bis 450 kg) sollen höhere Anforderungen an die Mindestverzögerungen gelten. Diese sind in der neuen Ziffer 316 enthalten.

4.2 Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

Ersatz eines Ausdrucks

Im italienischen Text wird «a ruote simmetriche» und «con ruote disposte simmetricamente» ersetzt durch «pluritraccia», wie dies bereits in anderen Verordnungen gemacht wurde. Die Änderung dient somit der Vereinheitlichung in den italienischsprachigen Versionen der Erlasse.

Art. 3b Abs. 2 Bst. e, g und h

Bst. e: Personen auf Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h sollen wie nach geltendem Recht weiterhin von der Helmtragepflicht befreit sein.

Bst. g: Zum besseren Verständnis soll die Helmpflicht von Personen auf Motorfahrädern mit elektrischem Antrieb, der bis höchstens 25 km/h wirkt, neu in Buchstabe g geregelt werden. Das massgebliche Kriterium für die Befreiung von der Helmpflicht für

Motorfahräder ist künftig der elektrische Antrieb, der bis höchstens 25 km/h wirken darf. Das Tragen eines Helmes aus Sicherheitsgründen wird dennoch empfohlen.

Bst. h: Die Unterkategorie der motorisierten Rollstühle wird aufgehoben. Solche Fahrzeuge sollen künftig, je nach Ausführung, in die Unterkategorie der Leicht-Motorfahräder oder schweren Motorfahräder fallen. Entsprechend werden dessen Fahrerinnen und Fahrer gemäss Artikel 3b Absatz 2 Buchstabe g E-VRV von der Helmtragepflicht befreit sein. Um Lenkerinnen und Lenker von als «motorisierte Rollstühle» im Sinn des bisherigen Artikels 18 Buchstabe c VTS eingelösten Fahrzeugen, welche die Voraussetzungen nach Buchstabe e oder g E-VRV nicht erfüllen, weiterhin von der Helmtragepflicht auszunehmen, soll Buchstabe h E-VRV – entsprechend des bisherigen Buchstabens g VRV – Fahrerinnen und Fahrer von motorisierten Rollstühlen nennen.

Art. 41 Abs. 2

Mit dem Einschub «andere Berechtigte» wird die allgemeine Vorsichtspflicht von Personen verdeutlicht, welche mit ihrem Fahrzeug das Trottoir benutzen müssen (etwa wenn eine Hauszufahrt nur mittels Querung eines Trottoir erreicht werden kann) gegenüber Personen, welche auf dem Trottoir unterwegs sind. Zu den Berechtigten gehören neben Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Benutzerinnen und Benutzern von fahrzeugähnlichen Geräten insbesondere Kinder bis zum 12. Lebensjahr bei Fehlen einer geeigneten Veloinfrastruktur (Art. 41 Abs. 4 VRV), gehbehinderte Personen mit Motorfahrädern (Art. 43a Abs. 1 VRV) sowie im Einzelfall Rad- oder Motorfahrad-fahrende, wenn dem Signal «Fussweg» die Zusatztafel « gestattet» beigelegt wird.

Art. 42 Abs. 2 Bst. a und b und 4

Abs. 2 Bst. a und b: Schwere motorisierte Lastenfahräder für den Sachtransport sollen künftig bis zu 1.20 m breit sein dürfen (Art. 175 Abs. 2 E-VTS). Folglich bedarf auch die in Absatz 2 geregelte zulässige Maximalbreite mitgeführter Gegenstände einer Anpassung. Zum besseren Verständnis soll Absatz 2 in den Buchstaben a und b konkretisiert werden. Buchstabe a soll sich künftig auf Gegenstände beziehen, die auf einem Fahrzeug mitgeführt werden, das 1 m oder weniger breit ist. Mitgeführte Gegenstände auf solchen Fahrzeugen sollen wie nach geltendem Recht höchstens 1 m breit sein dürfen. Buchstabe b soll sich künftig auf Gegenstände beziehen, die auf schweren motorisierten Lastenfahrädern für den Sachtransport mitgeführt werden. Ist ein solches Fahrzeug künftig breiter als 1 m, sollen darauf mitgeführte Gegenstände aus Sicherheitsgründen nicht über das Fahrzeug hinausragen und höchstens so breit sein dürfen, wie das Fahrzeug.

Abs. 4: Gemäss Postulatsbericht soll die allgemeine Verkehrsregel, wonach Fahrerinnen und Fahrer aller Motorfahräder die Vorschriften für Radfahrende zu beachten haben, in Bezug auf die Benutzungspflicht von Radwegen für schnelle und schwere Motorfahräder angepasst werden. Der Bundesrat schlägt vor, dass künftig lediglich Lenkerinnen und Lenker von Leicht-Motorfahrädern sowie von Elektro- Stehrollern signalisierte Radwege benutzen müssen. Den Lenkerinnen und Lenkern der übrigen Motorfahräder, sprich von schnellen und schweren Motorfahrädern, sollen mit dieser Änderung die Möglichkeit erhalten, selber darüber zu entscheiden, ob sie den Radweg oder die Fahrbahn benutzen möchten. Demgegenüber gilt die Pflicht, Radstreifen zu benutzen, weiterhin für die Lenkerinnen und Lenker aller Motorfahräder.

Art. 43a Sachüberschrift und Abs. 1

Sachüberschrift: Wegen der Streichung der Unterkategorie «motorisierte Rollstühle» ist die Sachüberschrift anzupassen. Neu soll der Begriff «Motorfahräder für gehbehinderte Personen» verwendet werden, der u. a. auch die Elektro-Stehroller umfassen kann.

Abs. 1: Die Streichung der Unterkategorie «motorisierte Rollstühle» innerhalb der VTS führt auch hier zu einer Anpassung. In Abhängigkeit der Ausführung können Halterinnen und Halter entsprechender Fahrzeuge diese sowohl in die Kategorie der Leicht-Motorfahräder als auch der schweren Motorfahräder umteilen lassen. Eine allfällige Umteilung ist ihnen freigestellt (siehe Art. 222f Abs. 2 E-VTS und Erläuterungen zu Art. 18 Bst. c E-VTS). Die neue Formulierung des Absatz 1, wonach mehrspurige Motorfahräder ohne Tretpedale von gehbehinderten Personen auf für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen verkehren dürfen, umfasst sowohl altrechtliche motorisierte Rollstühle als auch Elektro-Stehroller, Leicht- und schwere Motorfahräder. Damit soll eine allfällige Diskriminierung vermieden und die Gleichstellung gehbehinderter Personen gewährleistet werden.

Da der Begriff der «motorisierten Rollstühle» wegfallen soll, sollen motorlose Rollstühle künftig in Analogie zu Artikel 23a VTS «Rollstühle ohne Motor» genannt werden.

Art. 59a Abs. 1 Bst. b

Die Änderung betrifft nur den italienischen Text. Sie ist redaktioneller Natur und soll gewährleisten, dass in der VRV der gleiche Wortlaut wie in anderen Erlassen verwendet wird. Der Term «il cui genere di costruzione permette velocità massime» wird ersetzt durch «velocità massima per costruzione».

Art. 59b

Im ganzen Artikel wird «il cui genere di costruzione permette velocità massime» ersetzt durch «velocità massima per costruzione». Die Änderung betrifft nur den italienischen Text. Sie ist redaktioneller Natur und soll gewährleisten, dass in der VRV der gleiche Wortlaut wie in anderen Erlassen verwendet wird.

Art. 63 Abs. 3 und 6

Abs. 3 Bst. a: Die Bestimmung, wonach auf mehrplätzigem Fahrrädern nur so viele Personen mitgeführt werden dürfen, wie zusätzliche Pedalpaare vorhanden sind, wird aufgehoben. Stattdessen wird bestimmt, dass Personen nur auf den vorgesehenen Sitzplätzen (Sattel oder Sitz) mitgeführt werden dürfen. Kinder dürfen nur auf Sitzplätzen mitgeführt werden, die sich für sie eignen. Das heisst, der Platz muss für die Grösse des Kindes passend sein und einen dem Alter angemessenen Schutz bieten (s. a. Art. 63 Abs. 3 Bst. d und Art. 63 Abs. 4 E-VRV). Zulässig sind auch sichere Zubehörkinder-sitze.

Grund für die Änderung: Plätze auf Leicht-Motorfahrädern (Art. 18 Bst. b E-VTS) und auf schweren Motorfahrädern (Art. 18 Bst. c E-VTS) müssen nicht zwingend über Pedale verfügen. Neu ist auch auf Fahrrädern gemäss Artikel 215 Absatz 2 E-VTS zusätzlich zu den mit Tretpedalen aufgerüsteten Plätzen ein Platz ohne Pedale erlaubt. Die Kriterien für die Festlegung der Anzahl Plätze eines Fahrrads oder Motorfahrads werden in den fahrzeugtechnischen Vorschriften der VTS geregelt, massgebend ist die frei verfügbare Nutzlast (vgl. Art. 215 Abs. 2 und 175 Abs. 4 E-VTS).

Abs. 3 Bst. b: Buchstabe b wird neu strukturiert. Inhaltlich ändert sich nichts. Es handelt sich lediglich um eine formelle Anpassung, die der besseren Lesbarkeit dienen soll.

Abs. 3 Bst. c: Der erste Teilsatz, wonach behinderte Personen auf einem speziell eingerichteten Fahrrad mitgeführt werden dürfen, wird gelöscht. Behinderte Personen dürfen auf jedem Fahrrad oder Motorfahrrad mitgeführt werden (vgl. Erläuterungen zu Art. 215 Abs. 2 und 175 Abs. 5 E-VTS).

Abs. 3 Bst. d: Der Absatz regelt künftig nur noch den Transport von Kindern in einem Fahrradanhänger. Wie bisher ist der Kindertransport in einem Fahrradanhänger nur an ein- oder zweiplätzigem Fahrrädern oder Motorfahrrädern erlaubt und im Fahrradanhänger dürfen weiterhin höchstens zwei Kinder (auf geschützten Sitzplätzen) transportiert werden. Hingegen wird der bisherige Teilsatz «oder auf einem speziell eingerichteten Fahrrad» aus Buchstabe d gelöscht. Künftig dürfen auf einem Fahrrad oder Motorfahrrad mehr als zwei geschützte Kinderplätze vorgesehen werden, wenn kein Kindertransport in einem Anhänger erfolgt (vgl. Art. 63 Abs. 3 Bst. a E-VRV, wonach so viele Personen mitgeführt werden dürfen, wie Sitzplätze vorhanden sind; die Kriterien für die Festlegung der Anzahl Plätze des Fahrzeugs werden in Art. 215 Abs. 2 und 175 Abs. 4 E-VTS geregelt, massgebend ist die frei verfügbare Nutzlast).

Abs. 4: Der Absatz erhält einen neuen Gehalt: Es wird bestimmt, dass auf Motorfahrrädern oder Fahrrädern ohne Sitzgelegenheit, die stehend gefahren werden müssen, niemand mitgeführt werden darf (z. B. auf einem als Leicht-Motorfahrrad geltenden Elektro-Trottinett). Die bisherige Bestimmung von Absatz 4 erübrigt sich und wird nicht mehr aufgeführt. Sie wird neu abgedeckt durch Artikel 63 Absatz 3 Buchstabe a E-VRV (keine Beschränkung mehr für den Kindertransport auf geschützten Plätzen von Fahrrädern und Motorfahrrädern).

Abs. 5: Zulassungspflichtige Motorfahrräder verfügen über einen Fahrzeugausweis, in dem die Anzahl zulässiger Plätze eingetragen ist (inklusive allfälliger geschützter Kindersitzplätze). Wie bei anderen Motorfahrzeugen (vgl. Art. 60 Abs. 2 VRV) dürfen Personen nur auf bewilligten Plätzen mitgeführt werden. Ausnahme: Bei schnellen Motorfahrrädern darf entweder (Bst. a) ein Kind auf einem sicheren Zubehörkindersitz mitgeführt werden (bisheriger Absatz 4) oder (Bst. b) bis zu zwei Kinder auf sicheren Sitzen eines Fahrrad-Kinderanhängers. Das Mitführen von Kindern sowohl auf einem Zubehörkindersitz als auch gleichzeitig in einem Fahrradanhänger ist nicht erlaubt.

Abs. 6: Die VRV-Bestimmung, wonach die kantonale Behörde auf mehrspurigen Fahrrädern mehr Plätze bewilligen kann, als Pedalpaare vorhanden sind, wird aufgehoben. In der VRV ist sie nicht mehr erforderlich, da gemäss Artikel 63 Absatz 3 Buchstabe a E-VRV keine Pedalpflicht mehr gilt. Eine entsprechende fahrzeugtechnische Bestimmung wird aber neu in Artikel 215 Absatz 2 E-VTS aufgeführt.

Art. 98b

Die Unterkategorie «Elektro-Rikschas» innerhalb der Kategorie «Kleinmotorräder» wird aufgehoben (Art. 14 Bst. b Ziff. 3 VTS). In Verkehr stehende Elektro-Rikschas mit einer Breite bis 1 m, die nach geltendem Recht die Vorschriften von Radfahrenden zu beachten haben, müssen dies nach Inkrafttreten der vorliegenden Revision während sechs Jahren weiterhin tun. Die Frist nimmt Bezug auf Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer 2 VTS, wonach Kleinmotorräder spätestens sechs Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung nachgeprüft werden müssen. Halterinnen und Haltern von Elektro-Rikschas soll es freigestellt sein, ihr Fahrzeug in ein schweres Motorfahrrad umschrei-

ben zu lassen (siehe Art. 222f Abs. 2 E-VTS). Wer auf die Umteilung verzichtet, muss aber nach 6 Jahren die Verkehrsregeln für Motorräder beachten und darf z. B. die Radwege nicht mehr benutzen. Nach einer entsprechenden Umteilung brauchen die Fahrzeuge nur noch eine Versicherungsvignette für Motorfahräder und sind nicht mehr der periodischen Nachprüfungspflicht beim Strassenverkehrsamt unterstellt. Zudem kann erst nach erfolgter Umteilung von der Wahlfreiheit bezüglich der Radwegbenutzung profitiert werden.

4.3 Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV)

Art. 5 Abs. 2 Bst. g (neu)

Die bisherige Unterkategorie der «motorisierten Rollstühle» wird abgeschafft (siehe Ziff. 4.1, Erläuterungen zu Art. 18 Bst. c E-VTS). Die motorisierten Rollstühle fallen neu in die Fahrzeugkategorie «Leicht-Motorfahräder», wenn sie ein Gesamtgewicht bis 250 kg, eine Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h und eine Leistung bis 0,5 kW aufweisen oder in die neue Fahrzeugkategorie «schwere Motorfahräder», wenn sie schwerer als 250 kg sind oder mehr als 0,5 kW Motorleistung aufweisen.

Für das Führen von schweren Motorfahrädern (Art. 18 Bst. c E-VTS) ist ein Führerausweis erforderlich (Kategorie M). Eine Ausnahme soll für gehbehinderte Personen gelten: Sie sollen diese Fahrzeuge bei einer Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h ohne Führerausweis fahren dürfen. Die Neuformulierung von Buchstabe g beinhaltet eine Umschreibung der Fahrzeuge, die bisher als motorisierte Rollstühle galten und für die es in der neuen VTS keine explizite Definition mehr gibt. Die Höchstgeschwindigkeit wird für diese Ausnahme neu von 20 km/h auf 25 km/h angehoben. Damit stimmt sie mit der neuen Fahrzeugkategorie (schwere Motorfahräder) überein.

Für die Frage, welche Personen als gehbehindert gelten, kann auf Artikel 20a VRV³⁵ verwiesen werden. Nach dem Vollzug dieses Artikels gilt als gehbehindert, wenn dauernd oder vorübergehend eine Fortbewegung zu Fuss nur bis circa 200 Metern bzw. mit besonderen Hilfsmitteln oder mit Hilfe einer Begleitperson möglich ist. Die Ursache der Gehbehinderung kann im Bewegungsapparat der Beine (direkte Gehbehinderung) wie auch im Atem- und Kreislaufsystem (indirekte Gehbehinderung) liegen.

Im Sinne der Besitzstandswahrung soll die heutige Fahrberechtigung für altrechtliche motorisierte Rollstühle mit einer Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h beibehalten werden (kein Führerausweis erforderlich gemäss Art. 5 Abs. 2 Bst. f VZV). Zu Investitionsschutz siehe die Übergangsbestimmung von Artikel 151q E-VZV.

Art. 6 Abs. 1 Bst. f und g (neu)

Bst. f: Die allgemeine Regel, wonach das Mindestalter für Motorfahrzeuge, für die kein Führerausweis erforderlich ist, 16 Jahre beträgt, wird aus Buchstabe f gelöscht und in den neuen Buchstaben g verlagert. Buchstabe f soll künftig beinhalten, dass das Mindestalter für das Führen von Leicht-Motorfahrädern mit einer Tretunterstützung, die bis höchstens 25 km/h wirkt, einer allfälligen bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit im reinen Motorbetrieb von höchstens 6 km/h sowie einer Motorleistung von höchstens

³⁵ www.admin.ch > Bundesrecht > Systematische Rechtssammlung > Landesrecht > 7 Öffentliche Werke - Energie - Verkehr > Verkehr > 741.11 Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV) > [Artikel 20a](#)

0,50 kW, ohne Führerausweis 12 Jahre beträgt, sofern eine mindestens 18-jährige Aufsichtsperson dabei ist.

Die mindestens 18-jährige Person muss das Kind auf dem E-Bike beaufsichtigen (analog Art. 19 Abs. 1 SVG) und bei Bedarf soweit möglich einschreiten. Um diese Aufgabe wahrzunehmen, muss sie das Kind begleiten. Eine Beaufsichtigung aus der Ferne ist somit nicht genügend.

Um zu verhindern, dass alle Leicht-Motorfahräder nach Artikel 18 Buchstabe b VTS, die mit reinem Motorbetrieb laufen (also ohne zu treten), unter die neue Regelung fallen, wird die zulässige bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit stark begrenzt. Mit dieser ist diejenige Geschwindigkeit gemeint, die ein Fahrzeug im reinen Motorbetrieb maximal erreichen kann, ohne dass die Führerin oder der Führer in die Pedale tritt.

Damit ist klar, dass nur E-Bikes gemeint sind, bei denen man treten muss, damit der Motor wirkt. Mit der sehr geringen bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 0 bis 6 km/h wird lediglich das Schieben des E-Bikes ohne Treten erleichtert (sog. Schiebehilfe). E-Trottinette oder Elektroroller wie Vespinos werden von dieser Definition nicht erfasst, denn bei diesen wirkt der Motor auch ohne dass getreten werden muss. Die Grenze von maximal 6 km/h ergibt sich aus der EU-Verordnung Nr. 168/2013³⁶ (Art. 2 Abs. 2 Bst. a), gemäss welcher Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h ohne Typengenehmigung zugelassen sind. Mit der Berücksichtigung einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 6 km/h wird verhindert, dass die in der EU hergestellten E-Bikes und generell E-Bikes mit Schiebehilfe von der neuen Regelung ausgeschlossen werden.

Bst. g (neu): siehe Erläuterungen zu Buchstabe f, erster Satz. Der Begriff «sonstige Motorfahrzeuge» umfasst auch Leicht-Motorfahräder. Für Letztere ist ab einem Alter von 16 Jahren weiterhin kein Führerausweis erforderlich.

Art. 65 Abs. 2 Bst. c

Verkehrsexperten und -expertinnen, die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen, sollen nicht mehr unbedingt einen schweizerischen Führerausweis besitzen müssen. Die Befähigung zum Verkehrsexperten erfolgt über die Ausbildung (Art. 66 ff. VZV) und nicht über den Erwerb des schweizerischen Führerausweises. Neu soll auch ein ausländischer Führerausweis der Kategorie B oder C nach der Richtlinie 2006/126/EG³⁷ ausreichen.

Art. 72 Abs. 1 Bst. l

Die bisherige Unterkategorie der «motorisierten Rollstühle» wird abgeschafft (siehe Ziff. 4.1, Erläuterungen zu Art. 18 Bst. c E-VTS). Für entsprechende Fahrzeuge soll aber aus Gründen der Behindertengleichstellung der Besitzstand gewahrt werden. Sie sollen bei einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h wie bisher zulassungsfrei in Verkehr gesetzt werden dürfen. Die Neuformulierung von Buchstabe l beinhaltet deshalb eine Umschreibung der Fahrzeuge, die bisher als motorisierte Rollstühle galten und für die es in der VTS keine explizite Definition mehr gibt. Die Formulierung umfasst auch altrechtliche motorisierte Rollstühle, die der Halter oder die Halterin nicht in eine der

³⁶ Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2020/1694, ABl. L 381 vom 13.11.2020, S. 4.

³⁷ Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein, ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18, zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2020/612, ABl. L 141 vom 5.05.2020, S. 9.

neuen Fahrzeugarten umteilen will (vgl. Art. 38 Abs. 1 Bst. d E-VVV³⁸ und Anh. 1 Ziff. 1.2 E-TGV.)

Art. 151q

Aus Gründen des Investitionsschutzes soll für bis zum [IK-Datum + 6 Jahre] in Verkehr gesetzte schwere Motorfahräder ohne Tretpedale und einer Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h, welche die Einteilungskriterien des bis zum [IK-Datum] geltenden Artikel 18 Buchstabe c VTS erfüllen, wie bisher kein Führerausweis erforderlich sein (Abs. 1). Die kantonale Behörde vermerkt die Berechtigung im Fahrzeugausweis (Abs. 2).

4.4 Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV)

Art. 11 Abs. 3

Im Fahrverkehr, konkret auf der Fahrbahn, soll das Symbol «Fahrrad» auf Zusatztafeln, innerhalb von Signalen sowie grundsätzlich auch als Markierung künftig immer sowohl Fahrräder und Motorfahräder mit eingeschaltetem Motor umfassen. Damit soll eine leicht vermittelbare und konsequente Gleichstellung von Fahrrädern und sämtlichen Motorfahrädern erfolgen. Die gelebte Praxis, wonach sich Lenkerinnen und Lenker von schnellen E-Bikes bereits heute mit dem Fahrrad-Symbol identifizieren, wird damit in der SSV rechtlich abgebildet. Dieselbe Begründung kann auch für weitere Artikel herangezogen werden. Darüber hinaus muss überall dort, wo in der SSV Radfahrende namentlich erwähnt werden, eine Ausweitung auf Motorfahrradfahrende erfolgen. Von dieser beabsichtigten Gleichstellung sind nebst Artikel 11 Absatz 3 SSV ferner die folgenden Artikel betroffen:

- Artikel 22b Absatz 3 SSV
- Artikel 71 Absatz 2 Buchstabe a SSV
- Artikel 71 Absatz 6 SSV
- Artikel 74a Absatz 7 Buchstabe d und e SSV

Art. 18 Abs. 4

Die Kategorie der motorisierten Rollstühle soll künftig wegfallen. Damit gehbehinderte Personen auf Motorfahrädern weiterhin von den Signalen «Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen» und «Einfahrt verboten» ausgenommen sind, bedarf es deren Ergänzung in der Aufzählung der Ausnahmen. Um die Aufzählung der Ausnahmen übersichtlicher zu gestalten, sollen diese künftig einzeln in den Buchstaben a bis g geregelt werden. Entsprechend sollen mehrspurige Motorfahräder ohne Tretpedale, die von gehbehinderten Personen verwendet werden, in Artikel 18 Absatz 4 Buchstabe g E-SSV aufgelistet sein. Die neu in Bst. c aufgeführten «Rollstühle» sollen wie in den

³⁸ Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959; SR 741.31.

Artikeln 23a VTS und 43a Absatz 1 E-VRV mit den Begriffen «ohne Motor» konkretisiert werden.

Art. 19 Abs. 1 Bst. a, c und f

Bst. a: Neu werden mehrspurige Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, der bis höchstens 25 km/h wirkt, sowie einem Gesamtgewicht von mehr als 250 kg bis höchstens 450 kg oder einer Motorleistung von mehr als 0,5 kW bis höchstens 1 kW der Kategorie «schwere Motorfahräder» zugewiesen. Die Mehrspurigkeit würde dazu führen, dass sie vom Geltungsbereich des Teilfahrverbots für Motorwagen (2.03) erfasst wären. Aufgrund der beabsichtigten Gleichstellung sämtlicher Motorfahräder mit Fahrrädern sollen mehrspurige Motorfahräder von dem Signal «Verbot für Motorwagen» ausgenommen sein.

Bst. c: Das in Buchstabe c geregelte Signal «Verbot für Motorfahräder» (2.06) soll künftig lediglich das Fahren mit einspurigen Benzin-betriebenen Motorfahrädern (generell bei laufendem und abgestelltem Motor) untersagen; Benzin-betriebene Motorfahräder sollen folglich beim Signal 2.06 und 2.14 nur noch geschoben werden dürfen wie Fahrräder beim Verbot für Fahrräder. Der Grundgedanke dieses Verbots ist im Lärm- und Gewässerschutz zu sehen, welchem schnelle E-Bikes wegen des lautlosen Motors gerecht werden. Dabei werden schnelle E-Bikes schon heute häufig mit der Zusatztafel «E-Bike gestattet» vom Verbot ausgenommen. Deshalb soll es auch schnellen E-Bikes künftig gestattet sein, entsprechende Strassenabschnitte bei laufendem Motor zu befahren. Da sich das Verbot an einspurige Motorfahräder mit Verbrennungsmotor richtet, sollen künftig altrechtliche motorisierte Rollstühle nicht vom Verbot erfasst sein. Selbstverständlich muss die Geschwindigkeit von allen Verkehrsteilnehmenden stets den Umständen angepasst werden und so gefahren werden, dass innerhalb der überblickbaren Strecke bzw. auf halber Sichtweite gehalten werden kann (Art. 32 Abs. 1 SVG)

Bst. f: Mit der Ausnahme von Fahrrad- und Motorfahrradanhängern vom Anhängerverbot (2.09) soll klargestellt werden, dass auch diese Art von Anhängern, nebst landwirtschaftlichen Anhängern, nicht vom Verbot betroffen ist.

Art. 22b Abs. 3

Siehe Begründung zu Artikel 11 Absatz 3 E-SSV.

Art. 33 Abs. 1 und 2

Abs. 1: Künftig soll explizit erwähnt werden, dass das Signal «Radweg» (2.60) Lenkerinnen und Lenker schneller und schwerer Motorfahräder nicht verpflichtet, den so signalisierten Weg zu benutzen, sondern dass ihnen diesbezüglich ein Benutzungsrecht zusteht. Diese Regel wird auch in Artikel 42 Absatz 4 E-VRV wiedergegeben. Lenkerinnen und Lenker von Fahrrädern, Leicht-Motorfahrädern sowie Elektro-Stehrollern sollen weiterhin verpflichtet sein, Radwege zu benutzen.

Abs. 2: Der geltende Wortlaut zählt nicht alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf, welche einen mit dem Signal «Fussweg» (2.61) gekennzeichneten Weg ebenfalls benutzen dürfen. Heute wird lediglich auf die Benutzung des Fussweges mit Rollstühlen und fahrzeugähnlichen Geräten nach den Artikeln 43a, 50 und 50a VRV verwiesen. Ebenfalls zu erwähnen sind Kinder unter 12 Jahren, welche bei fehlender Radinfrastruktur insbesondere auf Fusswegen fahren dürfen (Art. 41 Abs. 4 VRV).

Schliesslich bedingt auch die Änderung von Artikel 43a E-VRV (Motorfahräder für gehbehinderte Personen und Rollstühle) eine Anpassung dieses Absatzes. Auf Fusswegen müssen alle neben den Fussgängerinnen und Fussgängern Berechtigten ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen. Insbesondere müssen sie auf den Fussverkehr Rücksicht nehmen und diesem den Vortritt gewähren.

Art. 48a Abs. 1

Die neue Definition der schweren Motorfahräder (vgl. Art. 18 Bst. c E-VTS) würde dazu führen, dass sämtliche mehrspurige Motorfahräder mit Inkrafttreten dieser Revision auf einmal in der blauen Zone abgestellt werden dürften. Mehrspurige Motorfahräder sind auf Parkfeldern für Fahräder zu parkieren. Bei ausreichenden Platzverhältnissen können sie zudem grundsätzlich auf dem Trottoir abgestellt werden. Schliesslich sollen für Lastenfahräder sowie für von den Abmessungen her vergleichbare (Motor-)Fahräder mit dieser Vorlage weitere Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden. Auf den mit dem Signal «Parkieren mit Parkscheibe» gekennzeichneten Parkfeldern, namentlich in blauen Zonen, sollen mehrspurige Motorfahräder demgegenüber wie bereits nach geltendem Recht nicht parkieren dürfen. Es gilt dort der Grundsatz der grössenmässigen Bestimmung nach Artikel 79 Absatz 6 SSV.

Art. 64 Abs. 6, 6^{bis}(neu) und 7

Abs. 6: Wird das Symbol oder die Aufschrift «Fahrrad» auf einer Zusatztafel zu einem Signal angebracht, sollen künftig stets Fahräder und Motorfahräder (auch mit eingeschaltetem Motor) gemeint sein, ausser es handelt sich um einen Anwendungsfall von Artikel 65 Absatz 8 E-SSV. Absatz 6 stellt einen Spezialfall von Artikel 64 Absatz 5 SSV dar.

Zusatztafeln mit Aufschriften («Fahrrad», «Radfahrende») sind ebenfalls zulässig. Aufgrund der besseren Verständlichkeit sollte auf den Zusatztafeln aber das Fahrrad-Symbol verwendet werden. Heutige Zusatztafeln, welche sowohl das Fahrrad- als auch das Motorfahrrad-Symbol enthalten, bleiben zulässig.

Abs. 6^{bis} (neu): Das Symbol «Lastenfahrrad» wird eingeführt. Mit dem Symbol soll den Vollzugsbehörden die Möglichkeit gegeben werden, für Fahräder und Motorfahräder, die für den Transport von Kindern, Mitfahrenden oder Sachen konzipiert sind, genügend grosse Parkfelder zur Verfügung zu stellen (z. B. Cargobike). Ebenfalls von diesem neuen Symbol erfasst werden sollen Fahräder und Motorfahräder mit einem Anhänger, bei welchen das geltende rechtliche Konstrukt der grössenmässigen Bestimmung häufig an seine Grenzen stösst.

Abs. 7: Die Präzisierung innerhalb von Absatz 7, wonach die Bedeutung der Symbole in Anhang 2 der SSV aufgeführt ist, soll gestrichen und mit dem Begriff «Bezeichnung» ersetzt werden. Die Begründung ist darin zu sehen, dass gerade die Bedeutung des Symbols «Fahrrad» (5.13) nicht im Anhang konkretisiert wird, sondern sich aus Artikel 64 Absatz 6 ergibt.

Art. 65 Abs. 8

Im Unterschied zum Anwendungsbereich des Symbols «Fahrrad» auf Fahrbahnen (vgl. Ausführungen zu Art. 64 Abs. 6 E-SSV) soll die dem Signal «Fussweg» (2.61) beige-fügte Zusatztafel « gestattet» nur Fahräder, Leicht-Motorfahräder und Elektro-Stehroller umfassen. Mit anderen Worten sind schnelle und schwere Motorfahräder

auf entsprechend gekennzeichneten Verkehrsflächen nicht mehr gestattet; sie müssen die Fahrbahn benutzen. Die Voraussetzungen für die Anbringung der Signalisation auf Trottoirs bleiben erhalten. Dabei ist zu beachten, dass Kinder unter 12 Jahren bei mangelnder geeigneter Radinfrastruktur das Trottoir benutzen dürfen (Art. 41 Abs. 4 VRV), womit der Schulwegsicherung in vielen Fällen bereits Rechnung getragen werden dürfte.

Art. 71 Abs. 2 Bst. a und Abs. 6

Siehe Begründung zu Artikel 11 Absatz 3 E-SSV.

Art. 74a Abs. 1 und Abs. 7 Bst. d und e

Abs. 1: Die Umsetzung von baulich geschützten Radstreifen ist bereits nach geltendem Recht zulässig. Um für die notwendige Klarheit zu sorgen, soll die Möglichkeit, ununterbrochene Radstreifen mit zusätzlichen baulichen Elementen zu verdeutlichen, rechtlich verankert und ausdrücklich im Wortlaut dieser Bestimmung wiedergegeben werden. Dadurch wird auch zum Ausdruck gebracht, dass mit zusätzlichen baulichen Elementen verdeutlichte ununterbrochene gelbe Linien nicht vom Anwendungsbereich des Artikels 72 Absatz 1^{bis} SSV erfasst werden, der bauliche Elemente grundsätzlich als unzulässig erklärt.

Abs. 7: Betreffend Absatz 7 Buchstabe d und e gelten die zu Artikel 11 Absatz 3 E-SSV gemachten Ausführungen sinngemäss.

Art. 79 Abs. 4 Bst. f

Im Rahmen der Revision der Signalisationsverordnung wurde im Jahr 2021 die Möglichkeit eingeführt, Parkfelder ausschliesslich durch die Markierung von Symbolen zu reservieren. Den kantonalen und kommunalen Signalisationsbehörden soll diese Reservationsmöglichkeit künftig auch für das Symbol «Lastenfahrrad» zur Verfügung stehen (vgl. Ausführungen zu Art. 64 Abs. 6^{bis} E-SSV).

Anhang 2

Ziff. 5.31.1: vgl. Ausführungen zu Art. 64 Abs. 6^{bis} E-SSV.

4.5 Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019³⁹ (OBV)

Ziff. 339

Motorisierte Rollstühle gelten als Motorfahräder und bilden heute eine eigene Unterkategorie. Die beabsichtigte Anpassung dieses Ordnungsbussentatbestands berücksichtigt den Umstand, dass die Unterkategorie der motorisierten Rollstühle künftig aufgehoben werden sollen (vgl. Ausführungen zu Art. 18 Bst. c E-VTS). Da gehbehinderte Personen nach dieser Revision mehrspurige Motorfahräder ohne Tretpedale auf den für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen fahren dürfen, ist Ziffer 339 OBV entsprechend anzugleichen.

³⁹ SR 314.11

Weitere Anpassungen:

Aufgrund der Tatsache, dass die Unterkategorie «Elektro-Rikschas» aufgehoben werden soll, bedarf es auch einer Anpassung der damit zusammenhängenden Ordnungsbussentatbestände. Da der Begriff «Elektro-Rikschas» jedoch bis sechs Jahre nach Inkrafttreten dieser Revision gemäss Artikel 98b E-VRV vorkommen wird, sollen nachfolgende Gliederungstitel und Ordnungsbussenziffern erst nach Ablauf der Übergangsfrist angepasst werden:

- 6. Gliederungstitel
- Ziffer 607.3
- Ziffer 607.4
- Ziffer 620
- Ziffer 622 Einleitungssatz
- 7. Gliederungstitel
- Ziffer 700.2
- Ziffer 700.3
- Ziffer 701.2
- Ziffer 701.3

4.6 Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV)

Gliederungstitel vor Art. 38

Der Gliederungstitel «Motorhandwagen, Motoreinachser, Leicht-Motorfahräder, Rollstühle» soll durch «Ausnahmen von der Versicherungspflicht» ersetzt werden. Diese nutzerfreundliche Formulierung soll den Verordnungstext vereinfachen und den Inhalt von Artikel 38 E-VVV verdeutlichen.

Art. 38 Abs. 1 Bst. d

Die bisherige Unterkategorie der «motorisierten Rollstühle» soll abgeschafft werden (vgl. Ziff. 4.1, Erläuterungen zu Art. 18 Bst. c E-VTS). Für entsprechende Gefährte soll aber aus Gründen der Behindertengleichstellung der Besitzstand gewahrt werden. Sie sollen bei einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h wie bisher nicht der Versicherungspflicht unterstehen. Der Begriff «Rollstühle» soll deshalb durch eine Neuformulierung ersetzt werden, die eine Umschreibung der Fahrzeuge beinhaltet, die bisher als motorisierte Rollstühle galten und für die es in der VTS keine explizite Definition mehr gibt. Die gewählte Formulierung umfasst auch altrechtliche motorisierte Rollstühle, die der Halter oder die Halterin nicht in eine der neuen Fahrzeugarten umteilen will. (vgl. Art. 72 Abs. 1 Bst. I E-VZV und Anh. 1 Ziff. 1.2 E-TGV.)

4.7 Verordnung vom 19. Juni 1995⁴⁰ über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV)

Anh. 1 Ziff. 1.2

Ziffer 1.2 beinhaltet die Ausnahmen von den der Typengenehmigung unterstehenden Motorfahrzeugen und Anhängern.

⁴⁰ SR 741.511

Die bisherige Unterkategorie der «motorisierten Rollstühle» wird abgeschafft (siehe Ziff. 4.1, Erläuterungen zu Art. 18 Bst. c E-VTS). Für entsprechende Fahrzeuge soll aber aus Gründen der Behindertengleichstellung der Besitzstand gewahrt werden. Sie sollen bei einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h wie bisher nicht der Pflicht zur Typengenehmigung unterstehen. Beim bisherigen Lemma «Rollstühle» wird deshalb der Begriff «Rollstühle» ersetzt durch eine Neuformulierung, die eine Umschreibung der Fahrzeuge beinhaltet, die bisher als motorisierte Rollstühle galten und für die es in der VTS keine explizite Definition mehr gibt. Die gewählte Formulierung umfasst auch altrechtliche motorisierte Rollstühle, die der Halter oder die Halterin nicht in eine der neuen Fahrzeugarten umteilen will. (vgl. Art. 72 Abs. 1 Bst. I E-VZV und Art. 38 Abs. 1 Bst. d E-VVV.)

Anh. 1 Ziff. 2.1

Ziffer 2.1 bestimmt, dass Lichter und Zubehör der Typengenehmigung unterstehen und regelt die Ausnahmen.

Beim unter den Ausnahmen gelisteten letzten Lemma wird «Lichter und Rückstrahler für Elektro-Stehroller und Leicht-Motorfahräder; für Richtungsblinker gilt Ziffer 2.2» ersetzt durch «Lichter und Rückstrahler für Elektro-Stehroller, Leicht-Motorfahräder und mehrspurige Motorfahräder ohne Pedale und elektrischem Antrieb bis höchstens 10 km/h; für Richtungsblinker gilt Ziffer 2.2». Die Aufnahme des Terms «mehrspurige Motorfahräder ohne Pedale und elektrischem Antrieb bis höchstens 10 km/h» in dieses Lemma bewirkt, dass Lichter und Rückstrahler für entsprechende Fahrzeuge nicht typengenehmigt werden müssen. Die Bestimmung stand bisher im zur Aufhebung vorgesehenen Artikel 181 Absatz 3 VTS und betraf Lichter und Rückstrahler für motorisierte Rollstühle bis 10 km/h. Diese Regelung einer Ausnahme von der Typengenehmigung war in der VTS artfremd und soll in die TGV aufgenommen werden. Da zudem die Unterkategorie der motorisierten Rollstühle in der VTS aufgehoben wird (vergl. Art. 18 Bst. c E-VTS), braucht es bei der Neuformulierung in der TGV für entsprechende Fahrzeuge eine Umschreibung. Die gewählte Formulierung umfasst auch altrechtliche motorisierte Rollstühle, die der Halter oder die Halterin nicht in eine der neuen Fahrzeugarten umteilen will.

4.8 Verordnung vom 16. November 2016⁴¹ über die Anerkennung von EU-Genehmigungen und über technische Anforderungen an Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge sowie Motorfahräder (TAFV 3)

Anh. 1

Der Anhang beinhaltet die Entsprechungstabelle zwischen der Fahrzeugeinteilung nach Verordnung (EU) Nr. 168/2013⁴² und nach Schweizer Recht (VTS).

Die Änderung der Fahrzeugkategorisierung der Motorfahräder in der VTS (vgl. Art. 18 und Art. 14 Bst. b Ziff. 3 E-VTS) erfordert eine Anpassung der Schweizer Fahrzeugkategorien, die zur EU-Fahrzeugklasse der Fahrräder mit Antriebssystem (L1e-A) gehören (letzte Zeile der Entsprechungstabelle).

⁴¹ SR 741.414

⁴² Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2020/1694, ABl. L 381 vom 13.11.2020, S. 4.

Auf eine Unterscheidung der EU-Klasse L1e-A nach Gewicht (in der linken Tabellenspalte) soll künftig verzichtet werden, da eine solche Unterscheidung im EU-Recht nicht existiert (die zulässigen Gesamtgewichte der Motorfahräder nach Schweizer Recht gehen aus Artikel 18 E-VTS hervor). In der rechten Tabellenspalte soll der Begriff «Motorfahrrad (Art. 18 Bst. a VTS)» durch «schnelles Motorfahrrad (Art. 18 Bst. a VTS)» und «Elektro-Rikscha (Art. 14 Bst. b Ziff. 3 VTS)» durch «schweres Motorfahrrad (Art. 18 Bst. c VTS)» ersetzt werden.

5 Auswirkungen

5.1 Auswirkungen auf den Bund

Die vorgeschlagenen Änderungen der Verkehrsregeln und der Signalisation sollen mit Informationen begleitet werden. Im Übrigen wirken sie sich nicht wesentlich auf den Bund aus.

5.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

5.2.1 Neue Verkehrsregeln und Signalisation

Die Aufhebung der Pflicht für Lenkerinnen und Lenkern von schnellen und schweren Motorfahrrädern, Radwege zu benutzen, dürfte sich in den wenigsten Fällen auf die Strasseninfrastruktur auswirken. Bei den mit der Aufhebung zusammenhängenden Änderungen des Signalisationsrechts ist ebenfalls nicht mit einem bedeutenden Mehraufwand zu rechnen. Bestehende Signalisationen behalten in den meisten Fällen auch unter dem neuen Recht ihre Gültigkeit. Verkehrsanordnungen, die sich künftig einfacher signalisieren lassen (z. B. Fahrverbot für Motorfahräder, ausgenommen E-Bikes), können die Vollzugsbehörden auch erst dann neu kennzeichnen, wenn sich ein Ersatz der Signale aufdrängt.

Geschützte Radstreifen sind in ihrer Errichtung aufwändiger als klassische Radstreifen, da neben der Kennzeichnung der unterbrochenen oder ununterbrochenen Linie zusätzlich Trennelemente installiert werden müssen. Im Vergleich zu Radwegen sind sie jedoch deutlich einfacher und mit viel weniger Aufwand umsetzbar. Indem sich der geschützte Radstreifen auf gleichem Niveau wie die Fahrbahn des motorisierten Verkehrs befindet, bleibt die Oberfläche der Fahrspur unverändert. Die Kosten der Trennelemente sind abhängig von ihrer Beschaffenheit, Anzahl und der Länge des geschützten Radstreifenabschnitts. Zudem ergibt sich aus der Neuerung keine Pflicht für die Kantone und Gemeinden, geschützte Radstreifen zu errichten.

5.2.2 Verkehrsentlastung

Städte, Agglomeration und andere besonders neuralgische Orte könnten von einer effizienteren Verkehrsabwicklung und Entlastung der Verkehrsflächen profitieren. Durch eine Förderung der umweltschonenden Citylogistik (insbesondere Cargobikes), unter anderem durch Erhöhung des zulässigen Höchstgewichts, kann die Beförderung von Gütern selbst bei begrenztem Verkehrsraum ohne Störung der Effizienz des Verkehrsflusses gesteigert werden.

5.2.3 Verkehrsexperten und -expertinnen, die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen, sollen neu keinen Schweizer Führerausweis mehr besitzen müssen

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird es für die kantonalen Strassenverkehrsämter einfacher, fachlich gut qualifiziert Kandidaten und Kandidatinnen für die Verkehrsexpertentätigkeit zu finden. Die Änderung wirkt dem Fachkräftemangel entgegen. Die Qualität der Fahrzeug- und Führerprüfungen wird nicht reduziert, da für die Befähigung der Verkehrsexperten und -expertinnen deren spezifische Ausbildung und nicht der Erwerb des schweizerischen Führerausweises massgebend ist.

5.2.4 Berggebiete

Die Vorlage verspricht zudem positive Auswirkungen für diejenigen Gebiete, in denen der Tourismus eine massgebende Rolle spielt. Der Schweizer Tourismus könnte namentlich davon profitieren, dass Familien mit Kindern im Alter von 12 bis 16 Jahren zukünftig eine grössere Vielfalt an Möglichkeiten für gemeinsame Ausflüge mit E-Bikes offenstehen. Insbesondere Berggebiete dürften somit von der gesteigerten Attraktivität des Schweizer Tourismus profitieren.

5.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

5.3.1 Attraktivität des Langsamverkehrs

Die Vorlage kann sich marginal positiv auf die Volkswirtschaft auswirken, indem möglicherweise die Nachfrage nach langsamen E-Bikes (Verkauf und Vermietung) und ähnlichen Kleinverkehrsmitteln grösser wird. Elektro-Zweiräder stellen bereits heute einen stetig und exponentiell wachsenden Markt dar.⁴³ Sie spielen vor allem in der Güterbeförderung, sowie Freizeit- und Tourismusangeboten eine immer wichtigere Rolle. Folglich bewirkt eine gesteigerte Nachfrage nach E-Bikes und ähnlichen Fahrzeugen auch eine Aufwertung des Schweizer Tourismus.

5.3.2 Velologistik und Innovation

Indem günstigere Rahmenbedingungen für die Velologistik (insbesondere Cargobike-Transporte) geschaffen werden, wird eine neue Form der Mobilität und der Güterbeförderung gefördert. Insbesondere Klein- und Mittel-Unternehmen welche im Bereich der Logistik tätig sind, könnten davon profitieren und zu Innovationen angeregt werden.

5.4 Auswirkungen auf die Gesellschaft

5.4.1 Gesundheit

Die Anzahl Unfälle mit Fahrzeugen des Langsamverkehrs mit Getöteten und Schwerverletzten steigt markanter und rascher an, als die Unfallzahlen anderer Fahrzeugar-

⁴³ Siehe www.admin.ch > Dokumentation > Medienmitteilungen > [Importe von Elektro-Zweirädern boomen seit 2008](#).

ten.⁴⁴ Die Vorlage enthält Neuerungen, die sich auf die Gesellschaft und auf die Verkehrssicherheit auswirken. Massnahmen, wie beispielsweise der Schutz von Radstreifen mit baulichen Elementen, sollen zukünftig Unfälle verhindern. Somit könnte unter anderem die Gesundheit der Gesellschaft gesteigert werden. Ausserdem besteht die Möglichkeit, dass gleichzeitig die jährlichen Gesundheitskosten leicht gesenkt werden können.

Der Langsamverkehr beruht zu grossen Teilen auf menschlichem (Tret-)Antrieb. Der Ausbau des Langsamverkehrs könnte sich daher förderlich auf körperliche Fortbewegungsaktivitäten auswirken. Die Umsetzung der Motion Nantermod vom 10. März 2020 (20.3080 «Elektrofahrräder. Gesetzgebung an die Verwendung im Tourismus anpassen»)⁴⁵ könnte zudem insbesondere Familien motivieren, in den Ferien und in der Freizeit vermehrt mit dem E-Bike anstatt mit dem Auto unterwegs zu sein. Davon ist wiederum eine positive Auswirkung auf die Allgemeingesundheit zu erwarten.

Gleichzeitig kann sich die Alterssenkung auf 12 Jahre negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Das Führen eines langsamen E-Bikes stellt aufgrund seiner Geschwindigkeit und seines Gewichts höhere Anforderungen als das Führen eines herkömmlichen Velos. Es kann sein, dass gewisse Kinder, z. B. aufgrund ihrer Grösse, ihres motorischen und kognitiven Entwicklungsstandes und der fehlenden Erfahrung, im Strassenverkehr damit überfordert sind und auf Verkehrssituationen und Gefahren noch nicht adäquat reagieren können. Dieses Sicherheitsrisiko soll durch die vorgeschriebene Aufsichtsperson minimiert werden.

Ausserdem wird Leicht-Motorfahrrädern, Stehrollern und schweren Motorfahrrädern eine Höchstgeschwindigkeit im reinen Motorbetrieb bis 25 km/h zugelassen (bisher 20 km/h). Damit wird der Unterschied zwischen der Höchstgeschwindigkeit der Tretunterstützung (wie bisher 25 km/h) und des reinen Motorbetriebs aufgehoben. Durch die einheitliche Höchstgeschwindigkeit sind weniger Überholmanöver zu erwarten, was das Unfallrisiko senkt.

5.4.2 Auswirkungen für den Fussverkehr

Die geplanten Änderungen der Verkehrsregelverordnung und der Signalisationsverordnung bewirken keine für den Fussverkehr nachteiligen Folgen. Im Gegenteil, sie sollen die Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern verbessern, indem Lenkerinnen und Lenker von schnellen und schweren Motorfahrrädern künftig nicht mehr verpflichtet sein sollen, Radwege (bzw. gemeinsame Rad- und Fusswege) zu benutzen und ihnen verboten sein soll, auf einer mit dem Signal Fussweg (2.61) und der Zusatztafel « gestattet» gekennzeichneten Verkehrsfläche zu fahren.

5.4.3 Behindertengleichstellung

Die vorgeschlagene Regelung fördert die sichere Benutzung von Kleinfahrzeugen durch Gehbehinderte. Nicht nur die bisherigen Elektro-Rollstühle und Elektro-Stehroller, sondern neu auch andere Arten von geeigneten Motorfahrrädern dürfen durch geh-

⁴⁴ Die aktuelle Unfallstatistik kann beim Bundesamt für Strassen bezogen werden: www.astra.admin.ch > Dokumentation > Medienmitteilungen > Archiv Medienmitteilungen > Verkehrsunfälle 2021: Weniger Getötete, mehr Schwerverletzte > Dokumente > Unfallstatistik Strassenverkehr 2017-2021.

⁴⁵ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Suche > Geschäftsnummer [20.3080](https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/ansuchen?p=203080).

behinderte Personen privilegiert verwendet werden. Die vorgeschlagenen Massnahmen schaffen somit eine beständige Ordnung für einen sicheren Strassenverkehr und die Gleichstellung von allen Verkehrsteilnehmenden. Menschen mit einer Gehbehinderung werden künftig die Möglichkeit haben, mit allen geeigneten Motorfahrrädern die Fussgängerverkehrsflächen zu benutzen.

5.5 Auswirkungen auf die Umwelt

5.5.1 Abgas

Mit Ausnahme der zahlenmässig stetig abnehmenden Benzin-Mofas produzieren die Fahrzeuge des Langsamverkehrs bei ihrer Benutzung keine Abgas-Emissionen. Durch die vorgeschlagene Regelung wird die sichere Benutzung und Attraktivität von Fahrzeugen des Langsamverkehrs gefördert. Folglich dürften immer mehr Verkehrsteilnehmer von emissionslastigen Fahrzeugen auf umweltfreundliche Transportmöglichkeiten wie E-Bikes, Cargobikes, Elektroroller und Ähnliche umsteigen. Die vorgeschlagenen Massnahmen könnten somit einen positiven Beitrag zum Abbau der gesamtverkehrlichen CO₂-Emissionen leisten.

5.5.2 Lärmemissionen

Durch die vorgeschlagene Priorisierung des Langsamverkehrs und einer möglicherweise vermehrten Benutzung des Langsamverkehrs durch die Verkehrsteilnehmenden würde eine schonende Nutzung der Strasseninfrastruktur gefördert werden. Die allgemeinen Lärmemissionen des Strassenverkehrs könnten folglich marginal reduziert werden.

6 Rechtliche Aspekte

6.1 Verfassungsmässigkeit

Die vorliegende Revision bewegt sich innerhalb des von der Bundesverfassung gesteckten Rahmens (Art. 82 BV).

6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die vorgeschlagenen Änderungen sind mit den internationalen Pflichten der Schweiz vereinbar.

Es werden keine technischen Handelshemmnisse mit unseren wichtigsten Handelspartnern geschaffen. Die Kompatibilität mit dem Recht der EU und den Regelungen der UN ist gewährleistet. Es besteht weder Widerspruch zu den bilateralen Verträgen zwischen der Schweiz und der EU (MRA⁴⁶) noch zu den fahrzeugtechnischen Regelungen des UN-Übereinkommens vom 20. März 1958⁴⁷.

⁴⁶ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen; SR 0.946.526.81.

⁴⁷ Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 20. März 1958 über die Annahme harmonisierter technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Regelungen erteilt wurden; SR 0.741.411.

Die vorgeschlagenen Neuerungen der Verkehrsregeln und der Signalisation sind mit dem Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr⁴⁸ und dem Übereinkommen vom 8. November 1968 über Strassenverkehrszeichen⁴⁹ vereinbar.

6.3 Erlassform

Der Regelungsvorschlag soll auf Stufe Bundesratsverordnung umgesetzt werden, wo er in bereits bestehenden Verordnungen systematisch eingepasst werden kann. Die Vorlage bewegt sich dabei innerhalb des dem Bundesrat durch das SVG gesetzten Rahmens.

7 Abkürzungsverzeichnis

ABl. Amtsblatt der Europäischen Union

Abs. Absatz/Absätze

Anh. Anhang/Anhänge

Art. Artikel

ASTRA Bundesamt für Strassen

Bst. Buchstabe(n)

bzw. beziehungsweise

CO₂ Kohlenstoffdioxid

EN Europäische Norm

EU Die Europäische Union

ff. fortfolgend(e)

kg Kilogramm(e)

km/h Kilometer pro Stunde

kW Kilowatt

OBV Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (SR **314.11**)

S. Seite(n)

s. a. siehe auch

⁴⁸ SR 0.741.10

⁴⁹ SR 0.741.20

- SN Schweizer Norm
- sog. sogenannt(e)
- SR Systematische Rechtssammlung
- SSV Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR **741.21**)
- SVG Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR **471.01**)
- UN Die Vereinten Nationen
- usw. und so weiter
- UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
- vgl. vergleiche
- VRV Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (SR **741.11**)
- VTS Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (SR **741.41**)
- z.B. zum Beispiel
- Ziff. Ziffer(n)

8 Glossar

Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit, die bei ordnungsgemäsem Betrieb aufgrund der technischen Eigenschaften des Fahrzeugs nicht überschritten werden kann.

Cargobike Lastenfahrrad

Fahrräder und Motorfahrräder zum Transport von Kindern, Mitfahrenden oder Sachen sowie Fahrräder und Motorfahrräder mit Anhängern.

Langsames E-Bike

Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h

Schnelles E-Bike

Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung bis 45 km/h

E-Skateboard

Rollbrett mit Elektroantrieb. Mit oder ohne Haltestange.

Gehflächen, Fussverkehrsflächen

Für Fussgänger und Fussgängerinnen vorgesehene Verkehrsflächen, z. B. Trottoirs, Fusswege, Plätze und Treppen. Wo keine spezifische Fussverkehrsflächen vorhanden sind, dürfen zu Fuss Gehende auch Radwege oder Fahrbahnen benützen.

Gesamtgewicht

«Gesamtgewicht» ist das für die Zulassung massgebende Gewicht (Art. 9 Abs. 3^{bis} SVG). Es ist das höchste Gewicht, mit dem das Fahrzeug verkehren darf.

Hoverboard

Zweirädriges, selbstbalancierendes Fahrgerät mit Fusssteuerung.

Kontrollschild

Das am Motorfahrzeug angebrachte Kennzeichen. Umgangssprachlich auch Nummernschild genannt (Autonummer).

Leergewicht

«Leergewicht» ist das Gewicht des einsatzbereiten, unbeladenen Fahrzeugs mit Kühl- und Schmiermittel und Treibstoff (mind. 90 Prozent der vom Hersteller oder von der Herstellerin angegebenen Treibstofffüllmenge), einschliesslich des Führers oder der Führerin, dessen oder deren Gewicht mit 75 kg angenommen wird.

Motorfahrträder

Fahrzeuge nach Art. 18 VTS.

Nutzlast

Die Differenz zwischen Gesamtgewicht und Leergewicht. Sie bezeichnet somit das maximal zulässige Gewicht der Ladung eines Fahrzeugs.

Postulatsbericht

Bericht des Bundesrates vom 10. Dezember 2021 «Verkehrsflächen für den Langsamverkehr»⁵⁰

Radverkehrsflächen

Verkehrsflächen, auf denen Fahrradfahrende verkehren müssen oder dürfen, namentlich Radwege und Radstreifen. Wo spezifische Veloinfrastrukturen fehlen, übernehmen übrige Fahrflächen oder – bei entsprechender Signalisation – auch Gehflächen diese Funktion.

Segway

Segway Personal Transporter, meist kurz Segway genannt. Stehroller, der von der gleichnamigen US-Firma von 2001 bis 2020 hergestellt wurde. Die Bezeichnung «Segway» wird oft als Synonym für die Fahrzeugart Stehroller verwendet.

Tretunterstützung

Motorantrieb eines Fahrzeugs, der nur funktioniert, wenn in die Pedale getreten wird.

Typengenehmigung

Eine Erlaubnis zum Inverkehrbringen eines Fahrzeugtyps in Übereinstimmung mit den für die Herstellung einschlägigen technischen Anforderungen.

Zulassung, Fahrzeugzulassung

⁵⁰ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Suche Curia Vista > 18.4291 Postulat.

Die Erlaubnis, ein bestimmtes Fahrzeug in Verkehr zu bringen in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bau-, Ausrüstungs-, Fahrerausbildungs- und Versicherungsvorschriften