



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Per E-Mail:
svg@astra.admin.ch

Basel, 2. Dezember 2020

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes, des Ordnungsbussengesetzes und von acht Verordnungen; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren in obgenannter Sache. Hiermit lassen wir Ihnen fristgerecht die Stellungnahme in Form der ausgefüllten Fragebogen zukommen. Gleichzeitig möchten wir dieses Vernehmlassungsverfahren zur Eingabe der nachfolgenden zusätzlichen Anträge für Anpassungen im Bereich der Strassenverkehrsgesetzgebung nutzen.

1. Bundesrechtliche Regelung der privaten Ausnahmetransportbegleiter (ATB) von Schwertransporten

Im Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) soll analog der Regelung für die Gefahrgutbeauftragten eine Kompetenznorm geschaffen werden, die den Bundesrat ermächtigt, mittels Verordnung eine schweizweit gültige Regelung für private Ausnahmetransportbegleiter (ATB) vorzusehen. Die ATB-Ausweise bzw. Bewilligungen sollten schweizweit gültig sein und ins Bundesrecht überführt werden. Die heutigen ATB-Standardauflagen für Ausnahmetransportbegleiter sollen mittels Bundesverordnung zum einem harmonisierten, schweizweiten Standard erhoben werden. Das würde mitunter den Berufsstand der privaten Ausnahmetransportbegleiter stärken, die Administration vereinfachen und Rechtssicherheit und Beständigkeit für die Transportbranche und die Kontrollbehörden schaffen.

2. Änderung der Auskunftsberechtigungen des Informationssystems Verkehrszulassung (Art. 89g Abs. 4 und Abs. 6 SVG)

Aufgrund sich in jüngster Vergangenheit stellender Probleme in der Abfrage von Personendaten im Rahmen von Ordnungsbussenverfahren wird weiter beantragt, folgende Artikel wie folgt zu ergänzen:

Art. 89g Abs. 4 SVG

«Die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden dürfen der Polizei zur Durchführung von Straf- und Ordnungsbussenverfahren die Fahrberechtigungs-, die Halter- und die Fahrzeugdaten bekanntgeben. Sie dürfen der Polizei zudem die Personalien von Personen melden, denen der Lernfahr- oder Führerausweis wegen fehlender Fahreignung auf unbestimmte Zeit oder wegen Zweifeln an der Fahreignung vorsorglich entzogen wurde.»

Art. 89g Abs. 6 SVG

«Das ASTRA und die kantonalen Verkehrszulassungsbehörden können Personen nach Absatz 3 sowie Stellen, die Zugriff im Abrufverfahren haben (Art. 89e), Sammelauszüge ausstellen.»

3. Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Strassenverkehr (Wirksameres Vorgehen gegen manipulierte Abgassysteme)

Strafuntersuchungsbehörden und Polizei stehen vor immer grösser werdenden Herausforderungen zur Bekämpfung der Lärmproblematik im Strassenverkehr, die durch illegale und manipulierte Fahrzeugteile wie Auspuffanlagen geschaffen wird. Dabei bestehen zahlreiche Gesetzeslücken und Unklarheiten. Es fehlen klare gesetzliche Grundlagen und Vorgaben für Lärmmessung sowie Messmittel, und die Sanktionen sind kaum abschreckend. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) muss die Polizei eine Vorbeifahrtmessung durchführen, um eine Person wegen eines zu lauten Fahrzeuges verzeigen zu können. Die Vorbeifahrtmessung ist ein aufwendiges, standardisiertes Messverfahren, das im Rahmen der Typengenehmigung verwendet wird und lediglich von wenigen Prüfstellen durchgeführt werden kann. Für die Typengenehmigung wird aus dieser Vorbeifahrtmessung ein Referenzwert abgeleitet, der sich mit geringem Aufwand überprüfen lässt. Dieser Referenzwert soll herangezogen werden, um festzustellen, ob ein Fahrzeug zu laut ist.

Daher wird beantragt bei Art. 53 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) einen neuen Absatz einzuführen.

Art. 53 Abs. 5 E-VTS

«Neben den Werten der Vorbeifahrtmessung sind auch die Werte der Standmessung einzuhalten.»

4. Leicht-Motorfahräder

Vielen Fahrerinnen und Fahrern von Leicht-Motorfahrrädern ist nicht bewusst, dass sie ein Motorfahrzeug führen und daher die entsprechenden Regeln bezüglich der Fahrfähigkeit und dem Verhalten im Verkehr einhalten müssen. Die Fahrzeuge selbst entsprechen oftmals nicht den technischen Anforderungen, angefangen bei elementaren Sicherheitsvorkehrungen wie Beleuchtung und Bremsen bis hin zu einer zweckmässigen Geschwindigkeitsdrosselung und der Leistungskennzeichnung des Motors.

Die fehlende Leistungskennzeichnung erachten wir als besonders problematisch, da sich die kategorienrelevante Leistung mit verhältnismässigem Aufwand nicht messen lässt. Offerten für die Messung der höchsten 30-Minutenleistung liegen für Zweiräder bei mehreren tausend Franken. In einem Strafverfahren mit einer Busse von einigen hundert Franken können Kosten in dieser Höhe nicht geltend gemacht werden. Bei diesen Voraussetzungen kann jedes Zweirad – egal mit welcher Leistung – auf den Strassen verkehren, solange der Fahrer behauptet, sein Fahrzeug habe eine Leistung von 0,5 kW. In Kombination mit einer nicht zweckmässigen Geschwindigkeitsdrosselung ist dies fatal. Neuere Fahrzeug-Modelle verfügen über eine Geschwindigkeitsdrosselung, die mittels einer modell-spezifischen Tastenkombination am Lenker oder mittels einer Fernbedienung deaktiviert werden kann. Bei diesen Modellen ist eine effektive Kontrolle der Drosselung nicht möglich, zu schnell lässt sich die Drosselung unerkannt wieder aktivieren.

Letztendlich verkehren damit zahlreiche Fahrzeuge ohne Versicherungsschutz auf den Strassen, deren Leistung nicht eruiert und deren Geschwindigkeit ohne Weiteres auf weit über 20 km/h erhöht werden kann.

4.1. Typengenehmigung

Viele der technischen Mängel, welche die Polizei bei Leicht-Motorfahrrädern feststellt, werden bei anderen Motorfahrzeugen bereits im Rahmen der Typengenehmigung überprüft. Weder die Zweckmässigkeit der Geschwindigkeitsdrosselung noch die kategorienrelevante Leistung kann – wie eingangs erläutert – im Rahmen von Verkehrskontrollen überprüft werden.

Heute unterstehen Leicht-Motorfahrräder nicht der Typenprüfungspflicht, sondern dem Produktsicherheitsgesetz. Damit werden solche Fahrzeuge lediglich stichprobenartig kontrolliert. Mit der Unterstellung von Leicht-Motorfahrräder unter die Typenprüfungspflicht ist gewährleistet, dass diese Fahrzeuge vor der Inverkehrsetzung überprüft werden.

Wir beantragen daher die Streichung der Leicht-Motorfahrräder aus Ziffer 1.2 des Anhangs 1 der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV; SR 741.511):

Anhang 1 Ziff. 1.2 E-TGV

«Ausgenommen sind:

- Trolleybusse;
- Militärfahrzeuge nach der Verordnung vom 11. Februar 2004 über den militärischen Strassenverkehr (VMSV), sofern Ausnahmen zur VTS vorgesehen sind;
- Fahrzeuge von Personen, die im Genuss der diplomatischen Vorrechte und Befreiungen stehen;
- land- und forstwirtschaftliche Anhänger;
- Schlittenanhänger;
- Motoreinachser und ihre Anhänger;
- Motorhandwagen;
- ~~Leicht-Motorfahrräder;~~
- Rollstühle mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h.»

4.2. Kontrollschildpflicht

Es wird beantragt, Leicht-Motorfahrräder der Kontrollschildpflicht zu unterstellen. Dadurch werden diese Fahrzeuge als Motorfahrzeuge wahrgenommen und die Überprüfung der technischen Voraussetzungen wird vereinfacht. Durch die Immatrikulation wissen auch die Fahrzeugführer zweifelsfrei, welcher Kategorie ihr Fahrzeug tatsächlich angehört.

Die Kantonspolizei Basel-Stadt hat festgestellt, dass einige Händler auch Fahrzeuge mit mehr als 0,5 kW als Leicht-Motorfahrräder anbieten. Dieses Konstrukt ist für die Käufer kaum durchschaubar. Entsprechend sind sich diese keines Fehlverhaltens bewusst. Umso schwieriger ist es für diese Personen nachzuvollziehen, weshalb gegen sie ein Strafverfahren eröffnet wird wegen Führens eines Kleinmotorrades ohne Kontrollschild, ohne Versicherungsschutz und allenfalls wegen Fahrens ohne Führerausweis. Die Händler strafrechtlich zu belangen ist schwierig, mit aufwendigen Ermittlungen verbunden und führt oft nicht zum Ziel. Mit der Einführung einer Kontrollschildpflicht für Leicht-Motorfahrräder würde die Täuschung im Rahmen der Immatrikulation und somit vor der Verwendung der Fahrzeuge aufgeklärt.

Es wird daher beantragt, Art. 72 der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51) durch Streichung der Leicht-Motorfahrräder anzupassen, um diese Fahrzeuge der Kontrollschildpflicht zu unterstellen.

Art. 72 Abs. 1 lit. k E-VZV

~~Leicht-Motorfahrräder~~

4.3. Zulässiges Alter für das Führen von Leicht-Motorfahrrädern

Gemäss Medienberichten beabsichtigt die zuständige Kommission des Nationalrates, das Führen von Leicht-Motorfahrrädern ab der Vollendung des zwölften Lebensjahres ohne Führerausweis zuzulassen. Diesem Vorschlag stehen wir ablehnend gegenüber. Dass diese Fahrzeuge ein ähnliches Gefährdungspotential wie Fahrräder aufweisen, stimmt heute nicht mehr. Zu leicht lassen sich viele Leicht-Motorfahrräder mittels einer Tastenkombination oder durch das Lösen einer Steckverbindung entdrosseln und erreichen so viel höhere Geschwindigkeiten.

Wir beantragen daher, die heutigen Alterslimiten für das Führen von Leicht-Motorfahrrädern beizubehalten (16 Jahre ohne Führerausweis, 14 Jahre mit Führerausweis).

5. **Förderung umweltfreundlicher Technologien**

Cargobikes zählen zu den besonders klimafreundlichen, leisen und platzsparenden Fahrzeugen. Sie hätten im städtischen Güterverkehr ein sehr grosses Potential. Die geltenden Regelungen in der Schweiz erschweren aber den Einsatz von Cargobikes unnötig. Folgende Anpassungen sind nötig, um Transporte mit Cargobikes zu erleichtern:

- Die Gewichtslimite von 200 kg ist zu tief (inkl. Fahrer und Fahrzeug). Diese beträgt heute 200 kg, einschliesslich der Fahrerin oder des Fahrers. Dies ist deutlich tiefer als die in der EU geltende Limite von 250 kg. Handelsübliche Cargobikes wiegen um die 40 kg. Mit einer Person von 90 kg verbleiben nur noch 70 kg Nutzlast. Das ist zu wenig, um rentabel Lieferdienste betreiben zu können.
- Für Velokurierdienste wären zudem Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung sinnvoll, um ihr Lieferservice erweitern zu können. Solche sind in der Schweiz nicht zugelassen. In anderen Ländern Europas sind sie hingegen geprüft und sicher im Verkehr.
- Die Limite von max. zwei Kindern in Cargobikes mit geschützten Kindersitzen ist zu tief. Heute sind europaweit Cargobikes im Einsatz, die ausreichend Platz haben, um mehr als zwei Kinder gesichert zu transportieren. Um die klimafreundliche Mobilität von Familien zu erleichtern, soll sich die Limite neu nach der Anzahl gesicherter Kindersitze im Cargobike richten.

6. **Anpassung der Geschwindigkeitsgrenzwerte**

Ein weiteres Anliegen betrifft die unterschiedlichen Grenzwerte für bauartbedingte Höchstgeschwindigkeiten und Tretunterstützungen bei den Motorfahrrad-Subkategorien. So gilt zum Beispiel für leichte E-Bikes mit Tretunterstützung eine Geschwindigkeitslimite von 25 km/h, während die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit bei E-Trottinets auf 20 km/h begrenzt ist.

Diese unterschiedlichen Geschwindigkeitslimiten sind nicht nachvollziehbar, da beide Fahrzeugarten zur selben Fahrzeugkategorie gehören. Das Gefährdungspotential eines Fahrzeuges hängt zudem nicht davon ab, ob die Geschwindigkeit mit oder ohne Tretunterstützung erreicht wird. Auch wären einheitliche Limits einfacher zu vermitteln und für die Fahrzeugnutzenden klar verständlich.

Die für schnelle Motorfahrräder bei 45 km/h angesetzte Limite der Tretunterstützung stellt vor allem für andere Verkehrsteilnehmende ein erhebliches Risiko dar, insbesondere auf Flächen, die auch von Fussgängern genutzt werden.

Es wird daher beantragt, die Tretunterstützung bei schnellen Motorfahrrädern gemäss Art. 18 lit. a VTS auf 30 km/h und bei Leicht-Motorfahrrädern gemäss Art. 18 lit. b VTS auf 20 km/h und zu begrenzen.

Art. 18 lit. a E-VTS

«[Motorfahrräder sind] einplätzig, einspurige Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 1,00 kW und:
1. einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von höchstens 50 cm³, oder
2. elektrischem Antrieb sowie einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens ~~45~~ 30 km/h wirkt;
[...]

Art. 18 lit. b E-VTS

«[„Motorfahrzeuge“ sind] «Leicht-Motorfahrräder», das heisst Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer Motorleistung von insgesamt höchstens 0,50 kW, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung, die bis höchstens ~~25~~ 20 km/h wirkt, und die:
1. höchstens zweiplätzig sind,
2. speziell für das Mitführen einer behinderten Person eingerichtet sind,
3. aus einer speziellen Fahrrad-Rollstuhl-Kombination⁸ bestehen, oder
4. speziell für das Mitführen von höchstens zwei Kindern auf geschützten Sitzplätzen eingerichtet sind;
[...]

7. Leistungsangaben auf Elektro-Motoren

Bei der letzten Teilrevision des Strassenverkehrsrechts wurde Art. 51 VTS geändert. Hingegen wurde Art. 176 VTS, der auf Art. 51 VTS verweist, wohl versehentlich nicht angepasst. Lit. c ist zu streichen und mit lit. b zu ersetzen:

Art. 176 Abs. 2 E-VTS

«Bei Verbrennungsmotoren muss ein nicht leicht auswechselbarer Teil des Motors ein Typenzeichen des Motors, die Angabe des Hubraumes und den Namen des Herstellers oder der Herstellerin oder die Fabrikmarke aufweisen. Für die Kennzeichnung von Elektromotoren gilt Artikel 51 Absatz 1 Buchstaben a und *b*.»

Zudem besteht gemäss Art. 51 VTS die Pflicht zur Leistungskennzeichnung des Elektromotors. Diese Angaben sind insbesondere bei Fahrzeugen wichtig, die von der Typengenehmigung befreit sind. Mit diesen Angaben werden diese Fahrzeuge durch die Kontrollbehörden kategorisiert.

Es wird beantragt, dass das Fehlen einer solchen Kennzeichnung neu im Ordnungsbussenverfahren im Sinne der untenstehenden Ziffer zu ahnden ist.

Es wird die Einführung folgender Ordnungsbussenziffer im Anhang der Ordnungsbussenverordnung (OBV; SR 314.11) beantragt:

Ziffer 705, Anhang 1 E-OBV

705. Fehlende Leistungskennzeichnung auf dem Motor (Art. 51 Abs. 1, Art. 176 Abs. 2 VTS)	Betrag CHF 50.-
--	-----------------

8. Leistungsrosselungen, die zu einer Befreiung von der Typengenehmigung führen

Wird bei einem Fahrzeug die Leistung gedrosselt, so dass es einer Fahrzeugkategorie zugeordnet werden kann, die von der Typengenehmigung befreit ist, so besteht heute keine explizite Pflicht diese Drosselung zu belegen. Die Überprüfung, ob solche Fahrzeuge tatsächlich gedrosselt sind, ist sehr aufwändig.

Es wird beantragt, bei Art. 46 VTS nachfolgenden neuen Absatz einzuführen:

Art. 46 Abs. 5 E-VTS

«Führt die Begrenzung der kategorienrelevanten Leistung dazu, dass das Fahrzeug einer Kategorie angehört, welche von der Typengenehmigung befreit ist, so ist das Protokoll der Leistungsmessung stets mitzuführen. Wird das Protokoll der Kontrollbehörde trotz Aufforderung nicht vorgelegt, so wird die Drosselung nicht anerkannt.»

9. Geschwindigkeitsdrosslungen

Die VTS sieht heute vor, dass eine Geschwindigkeitsdrosselung bei Motorfahrrädern so beschaffen sein muss, dass eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit ausgeschlossen ist. Für andere Motorfahrzeuge fordert die VTS, dass Geschwindigkeitsdrosselungen so beschaffen sein müssen, dass sie nicht ausser Betrieb gesetzt werden können und zweckmässig gegen unbefugtes Verstellen gesichert ist. Elektromotoren bieten neue Möglichkeiten der Geschwindigkeitsdrosselung. Daher sind die entsprechenden Bestimmungen im Sinne einer Konkretisierung anzupassen.

Wir beantragen folgende Anpassung nachfolgender Bestimmungen:

Art. 48 Abs. 2 E-VTS

«Wird bei einem Fahrzeug die für die Kategorieneinteilung oder die Führerausweiskategorie massgebende Höchstgeschwindigkeit durch einen Geschwindigkeits- beziehungsweise Drehzahlregler begrenzt oder ist eine Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung nach Artikel 99 vorgeschrieben, so muss dieser so beschaffen sein, dass er nicht ausser Betrieb gesetzt werden kann. Die für die Geschwindigkeits- beziehungsweise Drehzahlbegrenzung notwendigen Vorrichtungen müssen zweckmässig gegen unbefugtes Verstellen gesichert oder mit amtlich anerkannten Plomben versehen sein. Werden Änderungen am Getriebe oder Sperrungen von Gängen oder Schaltstufen vorgenommen, so müssen diese gleich wirksam gesichert sein. Namentlich sind Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht zweckmässig, die durch das Lösen einer Steckverbindung oder durch die Eingabe einer Tastenkombination an den Armaturen oder einer Fernbedienung aufgehoben werden können.»

Art. 177 Abs. 2 E-VTS

«Das Fahrzeug, insbesondere Motor, Getriebe und Kraftübertragung, muss so beschaffen sein, dass eine Erhöhung der Motorleistung und der Höchstgeschwindigkeit durch nachträgliche Eingriffe oder Auswechslung von Teilen möglichst ausgeschlossen ist. Namentlich sind Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht zweckmässig, die durch das Lösen einer Steckverbindung oder durch die Eingabe einer Tastenkombination an den Armaturen oder einer Fernbedienung aufgehoben werden können.»

10. Signalisationen

Verbesserungspotential erkennen wir auch bei den Signalisationsvorschriften. Die heute geltenden Regelungen, wonach die Durchfahrt bei den beiden Signalisationen Motorfahrradfahrverbot sowie Fahrrad gestattet zwar für Motorfahrräder bis 20 km/h gestattet ist, schnellere Motorfahrräder jedoch nur mit abgeschaltetem Motor verkehren dürfen, ist nicht praktikabel. Ob bei einem E-Bike während der Fahrt der Motor abgeschaltet ist, lässt sich kaum kontrollieren. Zudem lässt die heutige Regelung keine Unterscheidung zwischen Fahrrädern und Leicht-Motorfahrrädern zu. Das Piktogramm für Fahrräder wird mit den heute geltenden Bestimmungen uneinheitlich verwendet und teilweise entgegen der Information, die durch die grafische Darstellung vermittelt wird.

Wir vertreten die Auffassung, dass die Piktogramme wieder im Sinne ihrer eigentlichen Bedeutung zu verwenden sind, dass also bei der Signalisation «Fahrrad gestattet» nur Fahrrädern die Durchfahrt erlaubt sein soll und das Motorfahrradverbot für alle Motorfahrräder gelten soll.

Es werden daher folgende Änderungen der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) beantragt:

Art. 19 Abs. 1 lit. c E-SSV

«Das «Verbot für Fahrräder und Motorfahräder» (2.05) untersagt das Fahren mit Fahrrädern und Motorfahrädern; das «Verbot für Motorfahräder» (2.06) untersagt das Fahren mit Motorfahrädern ~~bei laufendem Motor, ausgenommen Motorfahräder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Trotunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt; [...]~~»

Art. 64 Abs. 6 SSV

«Die Angabe «Radfahrer» auf einer Zusatztafel umfasst Führer von Fahrrädern ~~und Motorfahrädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h und einer allfälligen Trotunterstützung, die bis maximal 25 km/h wirkt, sowie die Führer der übrigen Motorfahräder, sofern deren Motor abgestellt ist.»~~

11. Administrativmassnahmen

Handlungsbedarf besteht auch bei den Fahrverboten, die nach Widerhandlungen gegenüber Führern von Fahrzeugen, für die ein Führerausweis nicht erforderlich ist (FAne), ausgesprochen werden. Administrativmassnahmen erfüllen ihren Zweck nur dann, wenn sie wirkungsvoll sind. Dies bedingt, dass die betroffenen Personen nicht auf Fahrzeuge ausweichen können, die nur geringfügig anders sind. Wer angetrunken ein Fahrrad fährt und anschliessend ein Fahrverbot für Fahrräder erhält, soll nicht auf ein langsames E-Bike ausweichen können und umgekehrt. Die heutigen Regelungen lassen die Ausdehnung der Fahrverbote nur in eine Richtung zu.

Es wird daher beantragt, eine einzige gesetzliche Bestimmung für Fahrverbote gegenüber Führern von Fahrrädern und Motorfahrzeugen, für die ein Führerausweis nicht erforderlich ist, einzuführen, die eine Ausdehnung auf die jeweils andere Fahrzeugart explizit vorsieht.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme sowie wohlwollende Prüfung unserer Anträge.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin