

FRAGEBOGEN

**Anhörung:
Umsetzung der Motion 12.3979
«Verkehrserleichterungen für elektrische Mobilitätshilfen»**

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input checked="" type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input type="checkbox"/>
Absender: Kanton Basel-Stadt	

A. Technische Anforderungen		
A.1	Sind Sie mit der Einteilung von «rikschaartigen Fahrzeugen» als Unterkategorie der Kleinmotorräder einverstanden?	
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Wir sind mit der Schaffung von Unterkategorien bei Kleinmotorrädern nicht einverstanden. Bereits mit der Weisung vom 20. Juni 2011 wurden Erleichterungen für bestimmte als Kleinmotorrad zugelassene Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb geschaffen. Es ist sinnvoller, punktuell für bestimmte Kleinmotorräder Abweichungen bezüglich technischer Spezifikationen, wie z.B. Geschwindigkeit, Motorleistung, Masse etc. rechtlich festzulegen ohne dass neue Unterkategorien geschaffen werden.</p> <p>Aus folgenden Gründen ist die Schaffung von zwei Unterkategorien für Kleinmotorräder unverhältnismässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Angesichts der minimalen Anzahl solcher Fahrzeuge in der Schweiz ist es nicht gerechtfertigt Unterkategorien zu schaffen. b) Die technische Entwicklung auf dem Markt für elektrisch angetriebene Fahrzeuge ist rasant und stets im Fluss. Es ist anzunehmen, dass künftige Neukreationen in diesem Bereich nicht den beiden Unterkategorien zugeordnet werden können, was eine stetige kurzfristige Anpassung der rechtlichen Bestimmungen nach sich ziehen müsste. <p>Darüber hinaus ist auch nicht ersichtlich, nach welchen Kriterien diese Unterkategorien geschaffen werden, zumal sich die technischen Spezifikationen sowohl für Stehroller als auch für Rikschas sehr von der Kategorie der Kleinmotorräder unterscheiden.</p> <p>Hinzu kommt, dass es nicht nachvollziehbar ist, Fahrzeuge einer speziellen Fahrzeugart unterzuordnen und gleichzeitig Verkehrsregeln einer anderen Fahrzeugkategorie als anwendbar zu erklären. Erzeugt wird eine Vermischung der Kategorien hinsichtlich technischen Fragen und Verkehrs- sowie Signalisationsregeln (Kleinmotorräder vs. Fahrräder und Leichtmotorfahrräder). Diesbezüglich ist die vorgeschlagene Systematik nicht nachvollziehbar und führt zu erheblichen Problemen bei der Kontrolltätigkeit der Polizei sowie der Zulassungsbehörden.</p> <p>Auch die zuständigen Stellen betreffend Strassenführung und –planung werden vor neue, kaum zu bewältigende Probleme im Bereich der Verkehrssicherheit gestellt.</p>		
A.2	Sind Sie mit der Einteilung von «stehrollerartigen Fahrzeugen» als Unterkategorie der Kleinmotorräder einverstanden?	
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Vgl. Bemerkungen zu A.1.		
A.3	Sind Sie mit den technischen Spezifikationen (Gewicht, Leistung, Geschwindigkeit usw.) der Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 VTS (z. B. Rikscha) einverstanden?	
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Das Gesamtgewicht soll für Fahrzeuge wie es z.B. Rikschas sind auf 450 kg begrenzt werden. In diesem Gesamtgewicht ist gemäss Art. 75 Abs. 1 VTS, welcher keine Änderung erfährt, der Fahrzeuglenker mit einem Gewicht von 75 Kg mitgerechnet. Nach Abzug des Leergewichts von 270 Kg (neuer Art. 14 Abs. b Ziff. 3 VTS) verbleiben noch 180 Kg für den Personentransport. Es können damit maximal 2 Personen befördert werden, ohne dass es zu einer Überladung des Fahrzeuges führt. Dieses Gesamtgewicht ist damit grundsätzlich bezüglich Überladung tolerierbar.</p> <p>Hingegen dürfen bei dem sehr hohen Gewicht von 450 Kg keine Abstriche gemacht werden, was die Anwendung vernünftiger Verkehrsregeln, die Führerausweispflicht und technische Spezifikationen (z.B. Licht, Bremsen) betrifft.</p>		

FRAGEBOGEN

	In den folgenden Antworten wird dazu noch ausführender Stellung genommen.	
A.4	Sind Sie mit den technischen Spezifikationen (Gewicht, Leistung, Geschwindigkeit usw.) der Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 VTS (z. B. Stehroller) einverstanden?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Das Gesamtgewicht ist auf 200 Kg begrenzt, was grundsätzlich unbedenklich ist. Bezüglich Bedenken wird auf sinngemäss auf die Bemerkungen zu A.3 verwiesen.	
A.5	Sind Sie mit der Befreiung von elektrisch betriebene Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 VTS (z. B. Rikscha) von der periodischen Nachprüfung einverstanden (berufsmässiger Personentransport ausgenommen)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Nein. Die Velo-Rikschas dienen hauptsächlich dem Personentransport. Die technische Überprüfung dieses Fahrzeuges ist unerlässlich, um die Verkehrssicherheit und die Sicherheit der transportieren Personen zu gewährleisten. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Personentransport berufsmässig oder lediglich aus „privaten“ Gründen durchgeführt wird. Es ist nicht nachvollziehbar, dass für ein Fahrzeug für den Personentransport - notabene mit einem Gesamtgewicht von 450 Kg - nicht vorgeschrieben sein soll, Bremsen, Lichter, Motor und Fahrzeugkonstruktion periodisch überprüfen zu lassen. Es ist für die Kontrollorgane auf der Strasse nicht möglich, die technischen Vorgaben bezüglich Bremsen etc. selber zu prüfen. Nachträgliche Änderungen oder „Tunings“ an Fahrzeugen kann die Polizei nicht ohne Fahrzeugexperten überprüfen. Eine regelmässige Nachprüfung der Fahrzeuge kann etwaigen technischen Vernachlässigungen entgegen wirken und ist aus Verkehrssicherheitsgründen unabdingbar und darf nicht nur auf Fahrzeuge für den berufsmässigen Personentransport beschränkt werden. Diese „Zweiteilung“ der Prüfpflicht ist nicht gerechtfertigt. Sie führt darüber hinaus auch bei den Zulassungsbehörden zu unverhältnismässig hohem administrativem und technischen Aufwand bezüglich Aufgebots bzw. nicht Aufgebot zur Nachprüfung. Die Fahrzeuge werden immatrikuliert und erhalten ein amtliches Kontrollschild. Eine periodische Nachprüfung ist weder zeit- noch Kostenintensiv und dient der Verkehrssicherheit.</p> <p>Im Übrigen wäre es aus Verkehrssicherheitsgründen sinnvoller, die Nachkontrolle für Motorfahräder (Art. 33 VTS) wieder obligatorisch zu erklären, als diese ganz abzuschaffen.</p>	
A.6	Sind Sie mit der Befreiung von elektrisch betriebene Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 VTS (z. B. Stehroller) von der periodischen Nachprüfung einverstanden?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Stehroller stehen meist als Leihfahrzeuge ungeübten Personengruppen zur Verfügung. Die technischen Voraussetzungen für den einwandfreien Gebrauch sind daher zwingend zu gewährleisten. Bei einem Gesamtgewicht von 200 Kg geht von diesen Fahrzeugen für Fahrzeuglenkende und andere Verkehrsteilnehmer ein hohes Gefahrenpotential aus. Eine periodische Kontrolle von neutraler Stelle ist daher unerlässlich. Im Übrigen wird auf Bemerkungen zu A.5 verwiesen.	
A.7	Sind Sie mit den technischen Erleichterungen (z. B. Lichter, Bremsen) für Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 VTS (z. B. Rikscha) einverstanden?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Die Glocke anstelle einer Hupe kann grundsätzlich toleriert werden. Allerdings wäre eine Hupe ein besserer Hinweis für andere Verkehrsteilnehmende, dass es sich nicht um ein einfaches Fahrrad, sondern eine andere und insbesondere „schwerere“ Fahrzeugart handelt.</p> <p>Bezüglich Rückwärtsgang und Bremsen ist anzumerken, dass diese die Verkehrssicherheit zu gewährleisten haben.</p> <p>Das Licht sollte bei einer Rikscha fest montiert sein und technisch eine hohe Qualität bieten, damit die Fahrzeuge auch bei schlechten Sichtverhältnissen gut sichtbar sind und rechtzeitig von anderen Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden.</p> <p>Bei Rikschas, welche eine Überdachung haben, sind Richtungsblinker notwendig. Die Fahrzeuge sind auf Grund ihrer Grösse wenig wendig, weshalb ein Richtungswechsel klar signalisiert werden muss. Es ist kaum vorstellbar, dass der Richtungswechsel mit einem einfachen Handzeichen des Rikscha-Lenkens ausreicht, weil das Handzeichen auf Grund der Überdachung leicht übersehen werden kann. .</p>	
A.8	Sind Sie mit den technischen Erleichterungen (z. B. Lichter, Bremsen) für Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 VTS (z. B. Stehroller) einverstanden?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Für Stehroller besteht aus technischen Gründen nicht die gleiche Möglichkeit bezüglich der Lichter wie bei den Rikschas. Diese müssen aber eine minimale Sichtbarkeit etc. vorweisen, um auch bei schlechten Sichtverhältnissen genügend wahrgenommen zu werden. Generell sollten in Fragen zu Bremsen, Licht und technischen Mitteln zur besseren Wahrnehmung keine	

FRAGEBOGEN

	Erleichterungen vorgenommen werden, welche die Verkehrssicherheit herabsetzen.	
B. Anforderungen an Fahrerinnen und Fahrer		
B.1	Sind Sie damit einverstanden, dass elektrisch betriebene Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 VTS (z. B. Stehroller) in Bezug auf die Anforderungen an die Fahrer mit den Leichtmotorfahrrädern gleichgestellt werden (Erlaubnis zum Führen ohne Führerausweis ab 16 Jahren, ab 14 Jahren mit Führerausweis Kategorie M)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
<p>Stehroller werden insbesondere wegen ihrer Geschwindigkeit und Motorleistung sowie dem Gesamtgewicht von 200 Kg als Kleinmotorrad immatrikuliert. Aus diesem Grunde ist für das Führen von Stehrollern zwingend eine Führerausweispflicht vorzusehen, welche nicht mit dem Erreichen des 16. Lebensjahres endet sollte. Es ist wichtig, dass die Fahrzeuglenkenden mit den Verkehrsregeln vertraut sind und dies mit einer Prüfung im Rahmen eines Führerausweises vorweisen können.</p> <p>Stehroller werden v.a. in städtischen Gebieten meist als Touristenattraktion und für Sight-Seeing-Touren eingesetzt. Um so mehr muss sichergestellt werden, dass diese Fahrzeuge nicht von ungeübten Lenkern ohne verkehrsrechtliche Schulung benutzt werden.</p> <p>Die Erlaubnis zum Benutzen von Stehrollern ab 14 Jahren ist in Ordnung, sofern eben der Führerausweis der Kategorie M vorhanden ist.</p> <p>Die Benutzung von Stehrollern ab dem 16. Lebensjahr soll hingegen auch nur erlaubt werden, wenn ein Führerausweis vorhanden ist (Kategorien A / A1 / B / B1 / F).</p>		
B.2	Sind Sie einverstanden, dass für das Führen von Fahrzeugen nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 VTS (z. B. Rikscha) keine Motorradkenntnisse notwendig sind (Führerausweis Kategorie B oder F ist ausreichend)?	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
<p>Aus unserer Sicht ist es insbesondere wichtig, dass ein Führerausweis vorhanden ist, weil damit eine grundlegende Verkehrsrechtliche Ausbildung gewährleistet ist. Da die Rikscha mehrspurig ist, ist es aus unserer Sicht nicht zwingend notwendig, dafür eine Motorradprüfung abzulegen.</p>		
C. Verkehrsregeln		
C.1	Sind Sie damit einverstanden, dass elektrisch betriebene Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 VTS (z. B. Stehroller) in Bezug auf die Verkehrsregeln den Leichtmotorfahrrädern gleichgestellt werden (z. B. Benützung der Velowege)?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
<p>Die absolute Gleichstellung dieser Fahrzeuge (Stehroller und Rikscha) mit Fahrrädern bzw. Leichtmotorfahrrädern ist unverhältnismässig und wird abgelehnt.</p> <p>Bereits mit der Weisung vom Juni 2011 wurden Stehroller und Rikschas zur Benutzung von Fahrradstreifen und Radwegen zugelassen. Diese „Mischnutzung“ von Radstreifen und Radwegen hat insbesondere in städtischen Bereichen bereits zu Problemen mit anderen Fahrzeugen, wie z.B. „einfachen“ Fahrrädern, Fahrrädern mit Anhängern etc., geführt. Es können beispielsweise gefährliche Überholmanöver beobachtet werden, wobei gerne auf Trottoirs und Strassen ausgewichen wird. Die Rikschas und Stehroller stellen bereits heute eine Provokation dar und sind auch auf Grund ihrer Ausmasse ein regelrechtes Verkehrshindernis v.a. für Fahrrad-Fahrende.</p> <p>Es ist daher zu prüfen, die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge nur ausserorts auf Fahrradwegen und Fahrradstreifen zuzulassen und nicht mehr auf Fahrradwegen / -streifen im innerorts Bereich.</p> <p>Darüber hinaus, wird die Möglichkeit, Stehroller und Rikschas überall dort zuzulassen, wo auch Fahrräder zugelassen werden, vehement abgelehnt.</p> <p>Fahrräder dürfen beispielsweise oft in Einbahnstrassen im Gegenverkehr fahren. Bereits mit einem „einfachen“ Fahrrad, welches weit weniger breit als 1 Meter ist, kann dies an vielerlei Örtlichkeiten nur unter äusserster Vorsicht durchgeführt werden. Sollten nun auch Rikscha und Stehroller mit einer erheblich breiteren Dimension auf Einbahnstrassen im Gegenverkehr zugelassen werden, erhöht sich das Gefährdungspotential beim Kreuzen für alle Verkehrsteilnehmenden.</p> <p>Hinzukommt, dass sich sich mit der Unterstellung dieser Fahrzeuge unter die Verkehrsregeln von Leichtmotorfahrrädern auch das Parkplatzproblem verschärft. Fahrräder dürfen auf dem Trottoir parkieren und müssen Fahrrad-Parkplätze benützen. Durch den Automatismus müssten diese Parkierungsregeln dann auch für Stehroller und Rikschas gelten.</p> <p>Sinnvoller ist, dass Rikschas und Stehroller zwingend auf Motorrad-Parkplätze oder für sie bestimmte Parkierungsflächen verwiesen werden. Ansonsten führt das Parkieren dieser Fahrzeuge zu einem neuen und erheblichem Hindernis für Fussgänger und Fahrrad-Fahrende. Hinzukommt, dass die weit verbreiteten fest montierten Fahrrad-Ständer nicht für Fahrzeuge in diesen Grössenverhältnissen geeignet sind.</p> <p>Aus diesem Grunde befürworten wir generell, dass für Rikschas und Stehroller weiterhin die Verkehrsregeln für Motorräder zu gelten haben. Auch bezüglich des Parkierens, damit diese nicht auf dem Trottoir oder auf Fahrradparkplätzen abgestellt werden, was wegen der Dimension dieser Fahrzeuge nicht zu befürworten ist.</p> <p>Fazit: Aus technischen Gründen werden die elektrisch angetriebenen Fahrzeuge als Kleinmotorräder qualifiziert.</p>		

FRAGEBOGEN

	Gleichzeitig sollen aber bezüglich Verkehrsregeln alle nachteiligen Verbote für Motorräder umgangen werden und zugleich jegliche Möglichkeit ausgeschöpft werden, diese Fahrzeuge zu privilegieren. Dies entbehrt jeder gesetzlichen Systematik und kann insbesondere aus Sicherheitsgründen nicht gutgeheissen werden.	
C.2	Sind Sie damit einverstanden, dass elektrisch betriebene Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 VTS (z. B. Rikschas) in Bezug auf die Verkehrsregeln den Leichtmotorfahrrädern gleichgestellt werden (z. B. Benützung der Velowege), sofern sie nicht breiter als 1 Meter sind?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Vgl. Bemerkung C. 1.	
C.3	Sind Sie damit einverstanden, dass Rollstühle auf Fussgängerflächen (Trottoirs) künftig nur noch von gehbehinderten Personen gefahren werden dürfen?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Grundsätzlich sind Erleichterungen für gehbehinderte Personen zu begrüssen. Die Ausgestaltung der Bestimmungen zu den motorisierten Rollstühlen ist aber nicht sinnvoll bzw. führt in der praktischen Umsetzung nicht zu einer Änderung. Es wird kein Polizeibeamter bzw. keine Polizeibeamtin einer im Rollstuhl sitzenden Person unterstellen, dass sie nicht gehbehindert ist. Eine Überprüfung wäre ohne amtliches Dokument zur Behinderung ohnehin nicht möglich. Aus diesem Grunde ist auch die neue Ordnungsbussen-Ziffer obsolet und wird nicht zur Anwendung gelangen. Es ist eine zu heikle Situation, einer Person zu unterstellen, dass diese nicht gehbehindert ist. Damit stellt diese Anpassung der rechtlichen Bestimmungen zwar die richtige Stossrichtung dar. Auf Grund der fehlenden faktischen Machbarkeit, bleiben die Regeln jedoch unanwendbar.	

FRAGEBOGEN

D.	Inkrafttreten	
D.1	Sind Sie mit dem Inkrafttreten so rasch als möglich, spätestens 2 Monate nach Bundesratsbeschluss, einverstanden?	
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Die zuständige Behörde erklärt, dass „die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Energieverbrauch kaum abschätzen sind“ (vgl. Erläuterungen, Ziff. 3.2). Aus diesem Grunde und angesichts der negativen Beantwortung vieler Fragen, sind die rechtlichen Bestimmungen noch einmal zu überarbeiten. Auch unter anderen Umständen, wäre aber eine Umsetzung innert nur zwei Monaten nach In Kraft treten von neuen Bestimmungen kaum möglich.</p> <p>Die zuständigen kantonalen Behörden müssten im Strassenbereich allfällige Anpassungen vornehmen und allenfalls Verkehrsführungen neu planen und gestalten bzw. neu signalisieren. Auch Mitarbeitende sind zu schulen bei neuen und erheblich veränderten Rechtsgrundlagen. Diese Vorbereitungsarbeiten brauchen wesentlich mehr Zeit als die geplanten zwei Monate.</p>	
E.	Übrige Bemerkungen	
E.1	Haben Sie übrige Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Änderungen?	
	<p>Mit dieser Vorlage wird versucht, gewisse Fahrzeuge zu privilegieren, wobei sogar die grundlegende Gesetzessystematik ausser Acht gelassen wird. Aus technischen Gründen werden die betroffenen Fahrzeuge einer Kategorie - in casu dem Kleinmotorrad – zugeteilt. Aus politisch motivierten Gründen hingegen die Verkehrsregeln einer vollständig anderen Fahrzeugkategorie als anwendbar erklärt (Fahrräder). Was auf den ersten Blick unkonventionell und „bürgernah“ wirken mag, birgt etliche Probleme bezüglich Zulassung durch die zuständigen Ämter und Kontrolle durch die Polizei vor Ort. Die Vorlage lässt etliche Fragestellungen ungeklärt bzw. schiebt die Lösung der tatsächlichen Probleme den zuständigen kantonalen Behörden zu (z.B. Nicht Aufbieten für die periodische Nachprüfung von befreiten Fahrzeugen, vgl. Erläuterungen Ziff. 3.1.). Darüber hinaus wird den zuständigen Polizeibehörden überlassen, wie diese die unterschiedlichen Stehroller, Rikschas (unter oder über einem Meter Breite) bei Kontrollen im Strassenverkehr gezielt erkennen können, obwohl die äusserlich feststellbaren technischen Merkmale und Kontrollschilder kaum eine Unterscheidung zulassen. Dies wird dazu führen, dass die Fahrzeuge faktisch nicht mehr kontrolliert werden, weil die Verkehrskontrollen zu aufwändig sind bzw. es kaum feststellbar ist, ob eine Verkehrsregelverletzung vorliegt.</p> <p>Grundsätzlich ist anzumerken, dass gegen elektrisch angetriebene Fahrzeuge nichts einzuwenden ist. Die Frage hingegen, unter welchen Bedingungen diese Fahrzeuge benutzt werden dürfen, ist nicht eine rein politische Frage. Dies ist gezielt unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu klären.</p> <p>Es spricht grundsätzlich nichts dagegen Rikschas und Stehroller als Sight-Seeing-Atraktionen und im Sinne von Freizeitaktivitäten einzusetzen. Dennoch darf dabei nicht ausser Acht gelassen werden, dass v.a. in städtischen Gebieten eine hohe Durchmischung verschiedenster Verkehrsteilnehmenden (Tram, Bus, Velo, Auto, Mofas, Motorräder etc.) vorzufinden ist. Die örtlichen Gegebenheiten oft eng ausgestaltet und mit vielen Beschränkungen verbunden sind (Einbahnstrassen, Begegnungs-, Fussgänger- und andere Zonen etc.).</p> <p>Werden die Verkehrserleichterungen für elektrisch angetriebene Fahrzeuge wie vorgeschlagen umgesetzt, sehen wir erhebliche Probleme im Bereich der Verkehrssicherheit insbesondere aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fehlende Wendigkeit und Verkehrsbehinderungen auf Grund der Breite und des Gewichts (v.a. für Rikscha) - Benutzung für Sight-Seeing und Freizeitaktivität ist oft verbunden mit besonders langsamer Fahrweise und Ablenkungen im Verkehr durch die „Stadtführung“. - Vermischung von Bestimmungen und Verkehrsregeln aus unterschiedlichen Fahrzeug-Kategorien führt zu Erschwernissen bei den Polizeilichen Kontrollen (z.B. Polizei kontrolliert Rikschas nicht mehr auf dem Radweg, selbst wenn diese breiter sein könnten als ein Meter und den Radweg gar nicht benutzen dürften.) 	