



Q402-0890

Fragebogen zur Vernehmlassung

Fahrzeugvorschriften – Verkehrsflächen für den Langsamverkehr

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Weitere interessierte Kreise

Absender:

Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband

Könizstrasse 23

Postfach

3001 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word-Dokument bis am **18. Oktober 2023** an folgende E-Mail-Adresse: V-FA@astra.admin.ch

Fragen

Verkehrsflächen für den Langsamverkehr

Teilrevision VTS:

1. Sind Sie damit einverstanden, dass die Fahrzeugunterkategorie «Elektro-Rikschas» aufgehoben wird und vergleichbare Fahrzeuge künftig nicht mehr als Kleinmotorräder, sondern als schwere Motorfahräder (Art. 14 Bst. b Ziff. 3 und 18 Bst. c E-VTS) gelten sollen?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Grundsätzlich begrüssen wir, dass diese Fahrzeuge von den Kategorien Velos und Motorfahrrädern abgegrenzt werden. Elektro-Rikschas dürfen aufgrund ihrer Breite jedoch auf Fusswegen und Trottoirs nicht zugelassen werden. Dies würde Menschen mit Behinderung erheblich gefährden, da die Fahrzeuge zu wenig Abstand von Fussgängerinnen und Fussgängern mit erhöhtem Lichtraumprofil nehmen können und von Menschen mit Sehbehinderung nicht eingeschätzt werden können. Der Blindenführhund kann nicht adäquat darauf reagieren. Elektro-Rikschas sind entweder als eigene Kategorie zu führen oder aber als Motorfahrzeuge zu kategorisieren, nicht als Motorfahrräder. Sollen sie aus touristischen Gründen an bestimmten Orten z.B. in Fussgängerzonen fahren dürfen, muss dies über eine Sonderregelung (ortsbezogene Fahrerlaubnis) erfolgen.

Die Fusswegflächen sind aufgrund der zunehmend verdichteten Bauweise heute an vielen Orten der Schweiz deutlich zu schmal gebaut und sind schon alleine für den Fussgängerverkehr an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Eine Verbreiterung der Gehflächen lässt sich aufgrund gegenläufiger Ziele (z.B. Ausbau von Veloinfrastrukturen, Reduktion der versiegelten Flächen) nicht durchsetzen. Aus diesem Grund muss das Befahren von Fussgängerflächen verstärkt eingeschränkt werden. Dazu ist es notwendig, die Fahrzeugkategorien so zu definieren, dass sie eindeutig zugewiesen werden können und mit ihrem jeweiligen Flächenbedarf und der Nutzung der Fahrzeuge in Verbindung stehen. So wie bei Motorfahrzeugen zwischen motorisiertem Individualverkehr, öffentlichen Verkehrsmittel, Transportfahrzeugen und Personentransportfahrzeuge unterschieden wird, müssen auch bei Velo und Motorfahrrädern, die Fahrzeugkategorien nachvollziehbar und logisch festgeführt werden, siehe dazu auch die Bemerkungen zu Frage 5. Die Bestrebung, die Kategorien alleine über bauartbedingte Leistungsmerkmale festzulegen, macht es unmöglich, mit der Verkehrsregelung den Schutz von Fussgängerinnen und Fussgängern, insbesondere von Menschen mit Seh-, Hör- und Mobilitätsbehinderung und Menschen mit altersbedingten Einschränkungen zu gewährleisten.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Unterkategorie der schnellen Motorfahräder auch weiterhin neue Motorfahräder mit Benzinmotor in Verkehr gesetzt werden können (Art. 18 Bst. a E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass für Leicht-Motorfahräder neu ein Gesamtgewicht von bis zu 250 kg, statt 200 kg, zulässig ist (Art. 18 Bst. b E-VTS)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Da Leicht-Motorfahräder oft auf kombinierten Fuss- und Radwegen unterwegs sind, verursacht die Anhebung der Gewichtslimite eine Erhöhung der potenziellen Gefährdung der Zufussgehenden, insbesondere von Menschen mit Geh- Seh- und Hörsehbehinderung. Bei einer Kollision sind die Masse und die Geschwindigkeit die Hauptkriterien für die Unfallschwere. Wenn die Gewichtslimite von Leicht-Motorfahrädern erhöht wird (= grössere Masse), besteht die Gefahr von gravierenden Unfallfolgen bewi der Kollision mit Fussgänger:innen.

Je schwerer die Fahrzeuge, umso schwieriger sind sie zu manövrieren und zu beherrschen. Da für Leicht-Motorfahräder kein Führerausweis erforderlich ist, und weil vorgesehen ist, dass diese Fahrzeuge bereits von sehr jungen Menschen (ab 12 Jahren) gefahren werden dürfen, ohne dass körperliche und intellektuelle Fähigkeiten nachgewiesen werden müssen (Führerausweis) spielt das Gewicht eine massgebende Rolle.

4. Sind Sie mit der neuen Motorfahrrad-Unterkategorie «schwere Motorfahräder» mit einem Gesamtgewicht bis zu 450 kg und max. 25 km/h einverstanden (Art. 18 Bst. c E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Aufteilung ist grundsätzlich positiv, da sie es ermöglicht, die Verkehrsregeln für die verschiedenen Motorfahrrad-Kategorien unterschiedlich zu regeln. Wesentlich zielführender wäre es jedoch, nutzungsspezifische Kategorien einzuführen, (vgl. Antwort zu Frage 1).

Generell sollen Motorfahräder, insbesondere schwere und schnelle Motorfahräder, nicht auf Fussgängerflächen und Trottoirs fahren dürfen oder gar verpflichtet werden diese zu nutzen. Die Benutzungspflicht, wie sie bisher mit dem Radwegsymbol auf gemeinsam mit dem Fussverkehr genutzten Verkehrsflächen für Elektrovelos gilt, stellt in der Praxis ein grosses Problem dar, das im Alltag zu zahlreichen Konflikten führt. Dies, weil die Fahrzeuge leise und schnell unterwegs sind, sodass Menschen mit Behinderung insbesondere mit Wahrnehmungs- und Reaktionseinschränkungen nicht ausweichen können. Bei Begegnungen mit Fussgängerinnen und Fussgängern kann aufgrund mangelnder Platzverhältnisse der erforderliche Abstand oft nicht eingehalten werden.

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die bisherige Motorfahrrad-Unterkategorie «motorisierte Rollstühle» aufgehoben wird und entsprechende Fahrzeuge künftig als Leicht-Motorfahräder oder als schwere Motorfahräder eingeteilt werden sollen? (Art. 18 Bst. c E-VTS)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der SBV ist damit einverstanden, dass die Erlaubnis, das Trottoir ausnahmsweise mit einem Motorfahrzeug befahren zu dürfen, nicht mit der Fahrzeugkategorie, sondern mit der individuellen Gehfähigkeit verknüpft sein sollte.

Die aktuelle Umsetzung verursacht allerdings Probleme. Die bisherige Zulassung von motorisierten Hilfsmittel ist international harmonisiert. Dies ist insbesondere aus zwei Gründen wichtig. Behinderte Personen reisen mit ihren Hilfsmitteln, die sehr individuell auf die Person angepasst sind. Dies bedeutet, dass andere Regeln bezüglich der Zulassung der Fahrzeuge in der Schweiz dazu führen, kann dass behinderte Personen aus dem Ausland nicht mehr in die Schweiz reisen können und Personen aus der Schweiz mit ihrem Hilfsmittel nicht ins Ausland reisen können.

Zudem werden Hilfsmittel in sehr kleinen Serien hergestellt, so dass Spezialanforderungen für die Zulassung in der Schweiz dazu führen würden, dass die Hilfsmittel in der Schweiz zusätzlich stark verteuert werden. Deshalb ist die aktuelle Regelung nicht zu Ende gedacht. Allenfalls wären auch beide Regelungsprinzipien denkbar: Die Kategorie motorisierte Rollstühle sollte bestehen bleiben. Zusätzlich könnte auch eine Regelung geschaffen werden, die es ermöglicht, dass andere Fahrzeuge aus der Kategorie der Motorfahräder als Hilfsmittel benutzt werden können. Zum Schutz vulnerabler Fussgänger:innen fordert der SBV zudem, dass Fahrzeuge, die von Personen mit Behinderung auf den Gehflächen benutzt werden dürfen, einen Langsamfahrmodus (max. 10km/h) aufweisen müssen, der auf den Gehflächen eingeschaltet sein muss. Der SBV schlägt deshalb vor Art. 18 Absatz 4, Aufzählung g folgendermassen zu formulieren:

g. mehrspurige Motorfahräder ohne Tretpedale für gehbehinderte Personen in einem auf 10km/h begrenzten Fahrmodus.

6. Sind Sie damit einverstanden, dass Leicht-Motorfahräder, schwere Motorfahräder und Elektro-Stehroller künftig generell eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h erreichen dürfen, anstatt wie heute 20 km/h im reinen Motorbetrieb und 25 km/h mit Tretunterstützung (Art. 18 Bst. b, c und d sowie 178b Abs. 3 E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Grundsätzlich ist der SBV dieser Anpassung gegenüber kritisch eingestellt. Wir können aber verstehen, dass im Sinne von einfacheren und verständlicheren Regeln eine solche Anpassung Sinn ergibt.

Allerdings fehlen «flankierende Massnahmen», die es den Kontrollbehörden ermöglicht, nicht konforme Fahrzeuge aus dem Verkehr zu nehmen und die das handelsrechtliche Inverkehrbringen von nicht SVG-konformen Fahrzeugen erschwert. Es ist absolut nicht verständlich, wieso eine Busse droht, wenn man ein Elektrogerät mit falschem Stecker verkauft, jedoch der Verkauf von Fahrzeugen gemäss Produktesicherheitsgesetz legal ist, die gemäss Verkehrsrecht nicht auf öffentlichem Grund unterwegs sein dürfen.

Deshalb soll das Inverkehrbringen von solchen im öffentlichen Strassenraum untersagten Fahrzeugen mittels Produktesicherheitsgesetz und der dazugehörigen Verordnung eingeschränkt werden.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Aufhebung der Motorfahrrad-Unterkategorie «motorisierte Rollstühle» (s. a. Frage 6) entsprechende Fahrzeuge für behinderte Personen künftig nur noch eine Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h anstatt wie bisher bis 30 km/h aufweisen dürfen (Art. 18 Bst. c E-VTS)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Regelung, die von den Vorgaben in anderen Ländern abweicht, würde den Import von Hilfsmitteln erheblich erschweren und das Angebot an Hilfsmitteln auf dem Schweizer Markt zu stark einschränken. Es könnte nicht sichergestellt werden, dass jede Person ein ihren Bedürfnissen entsprechendes Hilfsmittel finden kann. Die technische Einschränkung am Fahrzeug ändert nichts daran, dass für das Fahren mit dem Rollstuhl auf Gehflächen eine angemessene Fahrgeschwindigkeit gilt. Uns sind keine Beschwerden oder Statistiken bekannt, die darauf schliessen lassen, dass Rollstuhlfahrende mit übersetzter Geschwindigkeit auf Gehflächen unterwegs sind, unabhängig der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit ihrer Hilfsmittel. Menschen mit Behinderung verhalten sich schon aus eigenem Interesse sorgfältig und kontrolliert, da jeder noch so kleine Zwischenfall für sie langfristige Folgen haben kann. Schon eine abrupte Bremsung kann schwerwiegende Verletzungen hervorrufen indem Beine, Arme, Füsse oder Hände eingeklemmt werden. Einen Sturz können Menschen mit Behinderung nicht abfangen, sodass dieser zu erheblichen Verletzungen führt. Die Neuregelung ist unnötig und führt zu einer prekären Situation auf dem Hilfsmittelmarkt, siehe Bemerkungen zu Frage 5.

8. Sind Sie damit einverstanden, dass für einplätzig schwere Motorfahräder zum Sachentransport eine Breite bis 1.20 m, statt 1 m, zulässig ist (Art. 175 Abs. 2 E-VTS)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Fahrzeuge für den Warentransport mit einer Breite von mehr als 1 m weisen mindestens drei Räder auf und sollen folglich der Kategorie der Motorfahrzeuge zugeordnet werden. Allenfalls kann für Fahrzeuge zum Sachentransport auch eine eigene Fahrzeugkategorie eingeführt werden. Die Zulassung von schweren Motorfahrädern für den Warentransport auf gemeinsamen Rad- und Gehwegen ist hingegen nicht akzeptabel. Breiten von bis zu 1.20 m würden Fussgängerinnen und Fussgänger und insbesondere Menschen mit Behinderung erheblich gefährden. Die nutzbare Breite der gemeinsamen Rad- und Gehwege ist vielerorts bereits unter den aktuellen Voraussetzungen ungenügend für das Begegnen zwischen Menschen mit Behinderung (mit Rollstuhl, Blindenführhund, Begleitperson oder mit dem weissen Stock) und den zugelassenen Fahrzeugen. Werden ausserdem die Fahrzeuge breiter und schwerer, erschwert dies die Situation unnötig und schränkt Menschen mit einem besonderen Schutzbedürfnis in einem nicht akzeptablen Ausmass ein.

9. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig alle Motorfahräder, die keine Sitzgelegenheit aufweisen und deshalb stehend gefahren werden müssen (Elektrotrottinette und selbstbalancierende Stehroller), mit einer Lenk- oder Haltestange ausgestattet sein müssen (Art. 175 Abs. 3 und 181a Abs. 5 E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

10. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig bei Leicht-Motorfahrrädern und schweren Motorfahrrädern von bis zu 1 m Breite die Platzzahlbeschränkung aufgehoben wird und die Anzahl zulässiger Sitzplätze nur noch durch die verfügbare Nutzlast (mind. 65 kg pro Platz für eine erwachsene Person und frei bestimmbares Gewicht für geschützte Kinderplätze) geregelt wird (Art. 175 Abs. 4, siehe auch Art. 215 Abs. 2 E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

11. Sind Sie damit einverstanden, dass bei schnellen und schweren Motorfahrrädern jedes Rad mit einer mechanischen Reibbremse ausgestattet sein muss (Art. 179 Abs. 6 E-VTS und 181 Abs. 1 E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

12. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig an Leicht-Motorfahrrädern auch nur ein einziges Paar Richtungsblinker, die jeweils nach vorne und nach hinten blinken (anstellen von zwei Paaren je vorne und hinten am Fahrzeug) an den Lenkerenden angebracht werden kann (Art. 180 Abs. 1 Bst. a E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

13. Sind Sie damit einverstanden, dass für Leicht-Motorfahrräder, die nach der Norm EN 12184 «Elektrollstühle und mobile und zugehörige Ladegeräte – Anforderungen und Prüfverfahren» zertifiziert sind, die Bremsanforderungen nach dieser Norm akzeptiert werden (Art. 180 Abs. 3 E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

14. Sind Sie damit einverstanden, dass an Anhängern für Fahrräder und für Motorfahräder ein Motor nur als eine Schiebehilfe bis zu 6 km/h zulässig sein soll (Art. 210 Abs. 6 E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

15. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorfahräder höhere Anforderungen an die Verzögerung der Betriebsbremse gelten sollen (Anh. 7 Ziff. 316 E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Teilrevision VRV:

16. Sind Sie damit einverstanden, dass Führerinnen und Führer von in Verkehr stehenden altrechtlichen motorisierten Rollstühlen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auch künftig von der Helmtragepflicht ausgenommen sind (Art. 3b Abs. 2 Bst. h E-VRV)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Für viele Menschen mit Behinderung ist es nicht möglich, selbständig einen Helm aufzusetzen. Dieser würde ihre Bewegungsfähigkeit und damit die Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens zusätzlich einschränken. Dazu kommt, dass die Hilfsmittel sehr lange in Gebrauch sind und erst ersetzt werden, wenn sie nicht mehr funktionsfähig sind, da die IV kein neues Hilfsmittel finanzieren würde, nur weil der Nutzer den Helm nicht aufsetzen kann.

17. Sind Sie damit einverstanden, dass bei einer Fahrzeugbreite von mehr als 1 m, mitgeführte Gegenstände künftig nicht breiter sein dürfen als das Fahrzeug (Art. 42 Abs. 2 E-VRV)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Hervorstehende Objekte sind bei Begegnungen mit Menschen mit Sehbehinderung sehr gefährlich, da sie diese nicht erkennen und nicht beurteilen können, wie weit sie einem Fahrzeug ausweichen müssen. Dies z.B. auch auf Quartierstrassen ohne Trottoir. Solche Fahrzeuge sollen generell nicht auf Fussgängerflächen oder gemeinsam mit Fussverkehr genutzten Flächen verkehren dürfen.

18. Sind Sie damit einverstanden, dass Lenkerinnen und Lenker von schweren und schnellen Motorfahrrädern künftig nicht mehr von der Benutzungspflicht von Radwegen erfasst werden sollen und das Signal «Radweg» (2.60) nur Lenkerinnen und Lenker von Fahrrädern, Leicht-Motorfahrrädern und Elektro-Stehrollern verpflichtet soll, den für sie gekennzeichneten Weg zu benutzen (Art. 42 Abs. 4 E-VRV und Art. 33 Abs. 1 E-SSV)?

☒ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus Sicht des SBV ist die vorgesehene Regelung ein Minimum. Sie ist insofern relevant, weil ein grosser Teil der Radwege als (kombinierte) Fuss- / Radwege konzipiert sind und die Fussgängerinnen die zur Verfügung stehenden Flächen mit schnellen, breiten oder schweren Fahrzeugen teilen müssen.

Aus Sicherheitsgründen ist es zu begrüssen, wenn Fahr- und Transportleistungen vermehrt mit schnellen oder schweren E-Bikes abgewickelt werden und dabei der herkömmliche Autoverkehr substituiert wird. Diese schweren und schnellen Motorfahrräder sollen jedoch auf den Strassenfahrbahnen unterwegs sein und nicht die zumeist schmalen Fuss- und Radwege in den Seitenbereichen tangieren. Deshalb werden die folgenden Änderungen vorgeschlagen:

1. Benützungspflicht von Radwegen aufheben

Da ein Teil der Motorfahrräder den Radweg zukünftig nicht mehr benutzen müsste, ist in den Fällen, wo ein Fahrverbot für Fahrräder auf der Fahrbahn erwünscht ist, sowieso eine zusätzliche Signalisierung notwendig. Daher kann die Benützungspflicht generell aufgehoben werden. In der Praxis würden wohl nur wenige Personen, insbesondere schnelle Fahrradfahrende mit dem Rennrad, von der Aufhebung der Benützungspflicht Gebrauch machen (in anderen Ländern wie Österreich wurde die Benützungspflicht für schnelle Fahrradfahrende bereits aufgehoben).

2. Schweren Motorfahrrädern die Benützung der Radwege verbieten.

Schnellen E-Bikes ist die Benützung der Radwege nur zu gestatten, wenn sie langsamer als 25km/h fahren. Die kinetische Energie von schnellen Motorfahrrädern kann bei gleicher Geschwindigkeit fünf mal grösser sein, als die eines normalen Fahrrads. Zudem haben diese Gefährte kaum Knautschzonen und oft harte Ecken. Bei einer Kollision mit Zufussgehenden oder normalen Radfahrenden sind erhebliche Verletzungen zu erwarten. Deshalb sollten diese Fahrzeuge nicht auf der selben Fläche verkehren, wie die anderen Zweiräder. Zusätzlich ist zu beachten, dass Radverkehrsanlagen meist für eine Geschwindigkeit von $\leq 25\text{km/h}$ konzipiert sind, was das Befahren dieser Anlagen mit höheren Geschwindigkeiten zu erhöhten Sicherheitsrisiken führen kann. Die vorgeschlagene Regelung kann absurde Situationen bewirken: Wenn auf einem Strassenabschnitt neben einem baulich abgegrenzten Rad- und Fussweg die zugelassene Geschwindigkeit auf 30km/h begrenzt ist, dürfen schnelle Motorfahrräder auf dem Rad- und Fussweg schneller fahren als auf der Strasse.

3. Eventualiter als Minimalforderung: Auf schmalen Radwegen soll mit einer Zusatztafel die Benützung für schwere Motorfahrräder untersagt werden können.

19. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Bestimmung über die Berechtigung zum Fahren auf Fussgängerverkehrsflächen durch gehbehinderte Personen, die

Begriffe «motorisierte Rollstühle» und «Elektro Stehroller» durch «mehrspurige Motorfahräder ohne Tretpedale» ersetzt werden (Art. 43a Abs. 1 E-VRV)?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

20. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorfahrrad- und Fahrradfahrende künftig so viele Personen mitführen dürfen, wie Sitzplätze vorhanden sind und die Anzahl allenfalls vorgeschriebener Pedalpaare nicht mehr in den Verkehrsregeln, sondern nur noch in den Bau- und Ausrüstungsvorschriften (VTS) geregelt werden (Art. 63 Abs. 3 Bst. a E-VRV)?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig die Beschränkung auf maximal zwei geschützte Kinderplätze nur noch für Anhänger an Fahrrädern und Motorfahrrädern gilt und auf einem Fahrrad oder Motorfahrrad selbst mehr als zwei geschützte Kinderplätze vorgesehen werden können (Art. 63 Abs. 3 Bst. d. E-VRV)?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

22. Sind Sie damit einverstanden, dass auf Motorfahrrädern, die keine Sitzgelegenheit haben und deshalb stehend gefahren werden müssen (namentlich Elektrotrottinette), niemand mitgeführt werden darf (Art. 63 Abs. 4 E-VRV, siehe auch Art. 175 Abs. 3 und 215 Abs. 3 E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Steuerbarkeit wird bei zusätzlicher Belegung eingeschränkt und gefährdet insbesondere Menschen mit Behinderung, wenn Lenkende damit auf Gehflächen unterwegs sind.

23. Sind Sie damit einverstanden, dass Halterinnen und Halter von Elektro-Rikschas mit einer Fahrzeugbreite bis 1 m, welche ihre Fahrzeuge nach Inkrafttreten die-

ser Revision nicht gestützt auf Artikel 222t Absatz 1 E-VTS in ein schweres Motorfahrrad umteilen lassen, noch während sechs Jahren ab Inkrafttreten der Änderungen die Vorschriften für Radfahrende zu beachten haben (Art. 98b E-VRV)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Benutzungspflicht für gemeinsame Rad-Gehwege soll wie für die anderen Fahrzeuge sofort entfallen.

Teilrevision VZV:

24. Langsame E-Bikes: Sind Sie damit einverstanden, dass das Mindestalter für das Führen von Leicht-Motorfahrrädern (Art. 18 Bst. b VTS) mit einer Tretunterstützung mittels Betätigung der Pedale, die bis höchstens 25 km/h wirkt, einer allfälligen bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit im reinen Motorbetrieb von höchstens 6 km/h sowie einer Motorleistung von höchstens 0,50 kW ohne Führerausweis auf 12 Jahre gesenkt wird, wenn eine mindestens 18 Jahre alte Person die Fahrt beaufsichtigt (Art. 6 Abs. 1 Bst. f E-VZV)? Heute dürfen Jugendliche langsame E-Bikes unbeaufsichtigt ohne Führerausweis ab 16 Jahren und mit Führerausweis der Spezialkategorie M ab 14 Jahren fahren.

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Auch Leicht-Motorfahrräder sind Motorfahrzeuge und erfordern körperliche Kraft, Wendigkeit, Reaktionsvermögen und Übersicht über das Verkehrsgeschehen, welche bei Kindern und Jugendlichen bis 12 Jahren nicht vorausgesetzt werden (Fahren auf dem Trottoir). Für das Führen von Leichtmotorfahrrädern ist Praxiserfahrung im Verkehr, d.h. auch im Mischverkehr mit dem MIV nötig, welche Jugendliche mit einem entsprechenden Ausweis der Kategorie M nachweisen sollen, bevor sie von Velos auf Motorfahrräder bzw. E-Velos umsteigen. Fehlen die Kompetenzen zum Lenken des Fahrzeuges, kann auch eine Begleitperson bei den mit Elektromotor gefahrenen Geschwindigkeiten nichts ausrichten.

Das Führen von Motorfahrrädern im Alter zwischen 12 und 18 Jahren soll daher zwingend an einen Führerschein gebunden werden. Dass die Entwicklung der Fahrfähigkeiten nicht alleine vom Alter abhängt, wurde bereits damit anerkannt, dass Jugendlichen bis 12 Jahren zugestanden wird, auf dem Trottoir fahren zu dürfen, wenn keine Veloinfrastruktur vorhanden ist. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass das Alter nicht ausschlaggebend sein kann, wenn es darum geht zu beurteilen, ob Jugendliche eine Leicht-Motorfahrrad nutzen können, ohne sich oder andere Menschen zu gefährden. Um der individuell unterschiedlichen Entwicklung Rechnung zu tragen, ist eine Eignungsprüfung erforderlich. Eine Begleitperson kann aufgrund der Geschwindigkeiten, die mit Motorfahrrädern gefahren werden, in kritischen Situationen nicht intervenieren. Dass Jugendliche bereits mit 12 Jahren und nicht erst mit 14 Jahren zur Prüfung zugelassen werden ist soweit in Ordnung. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass sie mit

Erreichen des 12. Geburtstags von einem Tag auf den Andern in der Lage sind, ein Motorfahrzeug zu führen.
Wird eine Altersgrenze von 12 Jahren für das Fahren von Leicht-Motorfahrrädern festgelegt, muss zwingend die Altersgrenze für das Fahren auf dem Trottoir gesenkt werden, denn es darf nicht sein, dass 12 jährigen Kinder erlaubt wird, mit dem Elektrovelo auf dem Trottoir zu fahren mit der Begründung, dass ihnen die nötige Verkehrserfahrung fehlt, um eine Fahrbahn zu nutzen. Der SBV beantragt deshalb, in VRV Art. 41 Absatz 4 die Altergrenze, bis zu welcher Kinder das Trottoir befahren dürfen, auf 10 Jahre zu senken. Ansonsten besteht die Gefahr, dass 12-jährige Kinder mit dem Motorfahrrad auf dem Trottoir unterwegs sind.

25. Sind Sie damit einverstanden, dass die Altersgrenze für das Führen weiterer Leicht-Motorfahrräder im Sinne von Art. 18 Bst. b E-VTS (z. B. Elektroroller wie Vespinos oder Elektrotrottinette) nicht gesenkt wird (Art. 6 Abs. 1 Bst. g E-VZV)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sind damit einverstanden. Durch die Kombination von Frage 24 und 25 entstehen wieder unnötig komplizierte Regelungen, die deutlich vereinfacht wären, wenn für all diese Fahrzeuge unter 16 Jahren ein Führerschein der Kategorie M vorausgesetzt ist.

26. Sind Sie einverstanden, dass die Aufsichtsperson gemäss Frage 24 mindestens 18 Jahre alt sein muss (Art. 6 Abs. 1 Bst. f E-VZV)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

27. Sind Sie damit einverstanden, dass für das Führen von langsamen E-Bikes (bis max. 25 km/h) künftig vom 12. bis zum 16. Altersjahr keine Helmpflicht vorgeschrieben wird?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

28. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig nur noch gehbehinderte Personen neu in Verkehr kommende Fahrzeuge, die den bisherigen «motorisierten Roll-

stühlen» mit einem Gesamtgewicht von mehr als 250 kg entsprechen, ohne Führerausweis fahren dürfen, dass aber andere Personen mindestens den Führerausweis der Spezialkategorie M benötigen (Art. 5 Abs. 2 Bst. g E-VZV)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Beschränkung auf Menschen mit Gehbehinderung greift zu kurz. Es gibt auch Menschen mit körperlichen Einschränkungen, die nicht den Gehapparat betreffen, sondern z.B. die Lungenfunktion oder Koordinations-Einschränkungen, die auf Fahrhilfen angewiesen sind, da sie längere Strecken nicht zu Fuss bewältigen können. Auch gibt es körperliche oder altersbedingte Einschränkungen, die zum Entzug der Fahrerlaubnis mit einem Auto führen, sodass die Menschen auf Hilfsmittel für den Aussenraum angewiesen sind. Für diese Nutzergruppe wäre es nicht zumutbar, dass sie (erneut) einen Führerausweis erwerben müssen.

Ungeklärt ist auch, nach welchen Kriterien und durch wen die "Gehbehinderung" festgestellt wird. Nach BehiG zählen zu den Menschen mit Behinderung auch jene, denen eine altersbedingte oder vorübergehende körperliche Einschränkung die Teilhabe erschwert.

Die neue Bestimmung öffnet Tür und Tor für eine willkürliche Auslegung. Was ist z.B. mit älteren Menschen, die ihren Fahrausweis abgeben, das Auto verkaufen und sich stattdessen eine mehrspurige Fahrhilfe anschaffen? Sie hatten den Führerausweis, haben jahrelange Erfahrung im Verkehr - müssen sie dann einen neuen Ausweis der Spezialkategorie M erwerben?! Die Abschaffung der Kategorie "motorisierte Rollstühle" führt letztlich zu zahlreichen Problemen in der Praxis, die nicht gelöst sind.

29. Sind Sie einverstanden, dass Verkehrsexperten und -expertinnen, die Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen, keinen spezifisch schweizerischen Führerausweis mehr besitzen müssen (Art. 65 Abs. 2 Bst. c E-VZV)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es ist unbedingt notwendig, die Experten auf bestimmte Verkehrsregeln hinzuweisen, die bei der Ausbildung der Lenkenden oft vergessen gehen. Wie wird sichergestellt, dass künftige Verkehrsexperten z.B. VRV Art. 6 Abs. 4 kennen und den fahrwilligen angehenden Lenkenden vermitteln, dass Menschen mit Sehbehinderung der Vortritt zu gewähren ist, wenn sie durch Hochhalten des weissen Stocks anzeigen, dass sie die Fahrbahn queren wollen?

30. Sind Sie mit der durch die Aufhebung der Fahrzeugunterkategorie «motorisierte Rollstühle» verursachten Folgeanpassung in Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe I E-VZV einverstanden? (siehe auch Art. 38 Abs. 1 Bst. d E-VVV und Anh. 1 Ziff. 1.2 letztes Lemma E-TGV)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es soll an der Kategorie "motorisierte Fahrhilfen" festgehalten werden. Die umständliche Beschreibung umfasst nicht alle relevanten Hilfsmittel für Menschen mit Behinderung. Zudem stellt sich die Frage, warum bei Hilfsmitteln mit einer Geschwindigkeit von mehr als 10 km/h ein Kontrollschild erforderlich ist, nicht jedoch bei Leicht-Motorfahrrädern, die bis 25 km/h fahren dürfen. Diese Regelung ist diskriminierend und muss heute, 20 Jahre nach Inkrafttreten des BehiG an die Bestimmungen für Leicht-Motorfahrräder angeglichen werden.

31. Sind Sie mit der Übergangsbestimmung in Artikel 151q E-VZV (als Investitionsschutz weiterhin kein Führerausweis erforderlich für bis zu sechs Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Revision in Verkehr gesetzte schwere Motorfahräder, die den bisherigen «motorisierten Rollstühlen» entsprechen) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Teilrevision SSV:

32. Sind Sie damit einverstanden, dass das Signal «Verbot für Motorfahräder» (2.06) künftig ausschliesslich für einspurige Benzin-betriebene Motorfahräder gilt (Art. 19 Abs. 1 Bst. c E-SSV)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Gegensatz zu benzinbetriebenen Motorfahrrädern sind elektrisch betriebene Motorfahräder sehr schnell und sehr leise. Fussgängerinnen und Fussgänger hören sie daher nicht kommen. Dadurch stellen sie - im Gegensatz zu den ben-zinbetriebenen Fahrzeugen - für Menschen mit eingeschränkten Wahrnehmungs-fähigkeiten (Hörbehinderung, Sehbehinderung, Mobilitätsbehinderung) welche den Blickbereich einschränken eine erhöhte Gefahr dar, so z.B. auch für Blindenführhunde.

Es muss möglich sein, auf Wegen, die auch von Fussgängern und Fussgängerinnen genutzt werden, z.B. Wanderwegen, das Befahren mit schweren und schnellen Motorfahrrädern zu untersagen. Das Signal soll folglich für alle Motorfahräder gelten und dort eingesetzt werden, wo die Gefährdung der Fussgängerinnen und Fussgänger durch schnelle Motorfahrzeuge verhindert werden soll. Die Regelung mit Bezug auf die Antriebstechnik ist zudem verwirrend und wird folglich in der Praxis zu grossen Problemen bei der Umsetzung führen. So wie es dargestellt wird, ist davon auszugehen, dass in der Praxis eine Durchsetzung der Verbote nicht realistisch ist.

33. Sind Sie damit einverstanden, dass ausdrücklich geregelt wird, dass mehrspurige Motorfahräder nicht auf mit dem Signal «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) gekennzeichneten Parkplätzen abgestellt werden dürfen (Art. 48a Abs. 1 E-SSV)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Frage stellt sich, wo mehrspurige Motorfahräder sinnvoll abgestellt werden sollen. Aus Sicht der Zufussgehenden sollten solche Fahrzeuge unter keinen Umständen auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen. Daher wäre es sinnvoll, wenn mehrspurige Motorfahräder generell auf allen Motorfahrzeugparkplätzen abgestellt werden dürfen. Der SBV beantragt deshalb, dass mehrspurigen Motorfahrädern explizit das Parkieren auf den mit dem Signal «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) gekennzeichneten Parkplätzen erlaubt wird. Im Ausland ist diese Praxis teilweise ebenfalls ausdrücklich gestattet.

34. Sind Sie damit einverstanden, dass das Symbol «Fahrrad» (5.31) auf Zusatztafeln künftig grundsätzlich (mit Ausnahme von Art. 65 Abs. 8 SSV) Fahrräder und sämtliche Motorfahräder mit eingeschaltetem Motor erfasst (Art. 64 Abs. 6 E-SSV)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der SBV ist dediziert dagegen, dass schnelle (bis 45km/h), schwere und breite Motorfahräder auf dem Trottoir fahren dürfen. Auch wenn dem Fahrradsymbol bei Fusswegen das Symbol «Fahrrad gestattet» in Zukunft eine andere Bedeutung zukommen soll, wird hier eine Regelung geschaffen, die die Verkehrsteilnehmenden nicht verstehen.

Das Symbol auf Zusatztafeln soll immer die selbe Bedeutung haben. Deshalb soll aus Sicht des SBV mit diesem Symbol immer gemeint sein, dass Fahrräder bis zu einer Breite von 1.0m und Fahrräder und Motorfahräder mit einer Geschwindigkeit $\leq 25\text{km/h}$ gemeint sind (unabhängig davon, ob sie in der Lage sind, schneller zu fahren).

35. Sind Sie mit dem neuen Symbol «Lastenfahrrad» (5.31.1) und dessen Geltungsbereich (Fahrräder und Motorfahräder zum Transport von Kindern, Mitfahrenden oder Waren sowie Fahrräder und Motorfahräder mit einem Anhänger) einverstanden (Art. 64 Abs. 6^{bis} E-SSV)?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

36. Sind Sie damit einverstanden, dass mit dem Signal «Fussweg» (2.61) und der Zusatztafel « gestattet» gekennzeichnete Verkehrsflächen künftig nur von Fahrrädern, Leicht-Motorfahrrädern und Elektro-Stehrollern befahren werden dürfen (Art. 65 Abs. 8 E-SSV)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Damit wird eine Regelung geschaffen, die nicht verstanden wird. Die Zusatztafel «Fahrrad gestattet» hat damit, je nach verwendetem Hauptsignal eine unterschiedliche Bedeutung und Rechtswirkung. Grundsätzlich soll mit dem Piktogramm «Fahrrad» immer das selbe gemeint sein, unabhängig davon, zu welchem Signal die Zusatztafel gehört.

37. Sind Sie damit einverstanden, dass die Möglichkeit, ununterbrochene Radstreifen mit zusätzlichen baulichen Elementen zu verdeutlichen, in die Bestimmung, welche die Markierung von Radstreifen und Fahrstreifen auf Radwegen regelt, aufgenommen wird (Art. 74a Abs. 1 E-SSV)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Möglichkeit wird die Mischung von Veloverkehr und Fussverkehr und damit den Druck auf die Fussgängerflächen erheblich reduzieren, indem es einfacher wird, sichere Radstreifen auf der Fahrbahn anzubieten. Sie trägt dazu bei, dass die Sicherheit von Menschen mit Behinderung auf Fussgängerflächen erhöht wird. Fussverkehr Schweiz ist der Ansicht, dass die bisherige Regulierung solche Massnahmen nicht verboten hat.

38. Sind Sie damit einverstanden, dass Parkfelder künftig mit dem markierten Symbol «Lastenfahrrad» reserviert werden können (Art. 79 Abs. 4 Bst. e E-SSV)?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Teilrevision OBV:

39. Sind Sie mit den Anpassungen in der OBV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Mehrheitlich ist der SBV mit den Änderungen einverstanden. Vorbehalte haben wir zur Ziffer 339. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass nicht geregelt ist, wie eine Gehbehinderung festgestellt bzw. nachgewiesen wird, ist eine Busse von CH 40.- für Menschen, die eine

Fahrhilfe für gehbehinderte Menschen auf Fussgängerflächen nutzen unangemessen. Dies insbesondere auch im Vergleich zu anderen Bussen für den Langsamverkehr. Gerade diese Nutzergruppe, die sich kein Auto leisten kann, verfügt über wenig finanzielle Mittel. Sie im Ungewissen lassen, ob ihre Gehbehinderung anerkannt wird und ggf. mit hohen Bussen zu bestrafen, ist nicht gerechtfertigt. Sie fahren aus Gründen der Sicherheit auf Fussgängerflächen, nicht zum Spass.

Weitere Bemerkungen zum Änderungsprojekt:

40. Haben Sie noch weitere Bemerkungen zu den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

40 a) Grundsätze zur Fahrzeugkategorien und Verkehrsregelungen
Die Fusswegflächen sind aufgrund der zunehmend verdichteten Bauweise heute an vielen Orten der Schweiz deutlich zu schmal gebaut und sind schon alleine für den Fussgängerverkehr an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Eine Verbreiterung der Gehflächen lässt sich aufgrund gegenläufiger Ziele (z.B. Ausbau von Veloinfrastrukturen, Reduktion der versiegelten Flächen) nicht durchsetzen. Aus diesem Grund muss das Befahren von Fussgängerflächen verstärkt eingeschränkt werden. Dazu ist es notwendig, die Fahrzeugkategorien so zu definieren, dass sie eindeutig zugewiesen werden können, sowie mit ihrem Flächenbedarf und der Nutzung der Fahrzeuge in Verbindung stehen. So wie bei Motorfahrzeugen zwischen motorisiertem Individualverkehr, öffentlichen Verkehrsmittel, Transportfahrzeugen und Personentransportfahrzeugen unterschieden wird, müssen auch bei Velo und Motorfahrrädern, die Fahrzeugkategorien nachvollziehbar und logisch festgesetzt werden, siehe dazu auch die Bemerkungen zu Frage 5. Die Bestrebung in dieser Revision, die Kategorien alleine über bauartbedingte Leistungsmerkmale festzulegen macht es unmöglich, mit der Verkehrsregelung den Schutz von Fussgängerinnen und Fussgängern, insbesondere von Menschen mit Seh-, Hör- und Mobilitätsbehinderung und Menschen mit altersbedingten Einschränkungen zu gewährleisten.

40 b) VTS Art. 18d Elektro-Stehroller

Gewicht und Leistung von Elektro-Stehrollern (VTS Art. 18 d) müssen entweder reduziert werden, oder aber die Fahrzeuge ausschliesslich auf der Fahrbahn zugelassen werden.

Elektro-Stehroller, insbesondere selbstbalancierende, sind bei den fahrzeugbedingten Geschwindigkeiten schwierig zu bedienen und zu manövrieren. Die Zulassung solcher Fahrzeuge auf Flächen, die gemeinsam mit Fussgängerinnen und Fussgängern genutzt werden, z.B. Trottoirs, Fussgängerzonen mit Zusatztafel "Velo zugelassen" oder gemeinsamen Rad- und Gehwegen, gefährdet die Fussgängerinnen und Fussgänger erheblich, insbesondere Menschen mit Wahrnehmungs- und Mobilitätsbehinderung. Dies betrifft viele ältere Menschen sowie Menschen mit Geh-, Seh- oder Hörbehinderung. Blindenführhunde z.B. haben keine

Chance, den Geräten auszuweichen. Die Erhöhung des Gewichts würde diese Problematik zusätzlich verschärfen.

Selbstbalancierende Stehroller (Segway) werden nicht für die Mobilität im Alltag genutzt, sondern meist durch Veranstalter vermietet, die damit Stadtbesichtigungen anbieten. Die Nutzer sind nicht geübt, was Fussgängerinnen und Fussgänger zusätzlich gefährdet. Die Geräte sind schon alleine aufgrund ihres Gewichts und der Leistung bis 2,00 kW zwingend den Motorfahrzeugen zuzuordnen, die Zulassung auf Fussgängerflächen aufzuheben.

40 c) Umsetzung des BehiG durch das ASTRA

1. Das Vernehmlassungsformular ist nicht barrierefrei. Es kann mit computergestützten Hilfsmitteln nicht gelesen oder bearbeitet werden. Damit verletzt das Bundesamt die Rechte von Menschen mit Behinderung. Menschen mit Sehbehinderung ist die Teilnahme an der Vernehmlassung nicht möglich.

2. Bei der Revision der langsamverkehrsrelevanten Regelungen wurde versäumt, die nach BehiG erforderlichen Korrekturen an der Signalisationsverordnung vorzunehmen:
SSV Art. 33 Abs 4, lautet «Ist ein Weg für zwei Benützerkategorien (z.B. Fussgänger/Radfahrer, Fussgänger/Reiter) bestimmt, und wird dort jeder der beiden Benützerkategorien mittels unterbrochener oder ununterbrochener Linie (Art. 74a Abs. 5) eine eigene Verkehrsfläche zugeordnet, so werden die entsprechenden Symbole durch einen senkrechten Strich getrennt in einem Signal dargestellt (z.B. «Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen»; 2.63); jede Kategorie hat den ihr durch das entsprechende Symbol zugewiesenen Teil der Verkehrsfläche zu benutzen.»

Mit dem weissen Stock und für den Blindenführhund sind weder das Signal, noch die aufgemalte Linie erkennbar, andererseits dispensieren diese Hilfsmittel Personen mit Sehbehinderung aber auch nicht von der Pflicht die den Fussgängern zugewiesene Verkehrsfläche zu benutzen. Im Gegensatz dazu, ist z.B. beim Queren der Fahrbahn der Vortritt mit dem weissen Stock geregelt, so dass für Menschen mit Sehbehinderung kompensiert wird, dass sie den Fussgängerstreifen visuell nicht erkennen können.

In der SN 640 075 wurde auf Ebene Norm geregelt, dass eine Trennung von Fuss- und Radweg bauliche erfolgen muss. Diese Regelung steht jedoch im Widerspruch zur Vorgabe der SSV welche höherrangig ist, so dass die Anforderung einer baulichen Trennung in der Praxis an vielen Orten nicht durchgesetzt werden kann, sich die zuständigen Behörden auf die Markierung nach SSV berufen.

Die Schweizer Fachkommission für blinden- und sehbehindertengerechtes Bauen ist der Auffassung, dass die SVV in diesem Punkt nicht mit dem BehiG übereinstimmt, und gestützt auf die gesetzliche Vorgabe korrigiert oder allenfalls die Anwendung auf Rad- und Gehwege im Absatz 4 aufgehoben werden muss, da weder das Signal, noch die aufgemalte Linie für Menschen mit Sehbehinderung erkennbar sind. Dies haben Fachstelle und Fachkommission schon in vorangegangenen Vernehmlassungen (VERVE) dem Bundesamt für Strassen zur Kenntnis gebracht.

Befremdend ist zudem, dass wirtschaftliche Partikularinteressen wie jene der Firma Segway geschützt werden und Verordnungen anpasst, um diesen Geräten die Fahrerlaubnis in der Schweiz erteilen zu können, jedoch

Korrekturen, die gestützt auf das BehiG bereits seit 20 Jahren hätten vorgenommen werden müssen, nicht angegangen werden.

40 d) Weitere Bemerkungen zur VVV, TGV und SSV:

VVV / TGV

In diesen Verordnungen sind Ausnahmen für Fahrzeuge formuliert, die nicht schneller als 10km/h fahren. Dabei wurde offensichtlich an langsame elektrische Rollstühle oder andere Motorfahrzeuge zum Ausgleich einer Gehbehinderung gedacht. Es besteht die Möglichkeit, dass mit diesen allgemein gehaltenen Ausnahmen Schlupflöcher für «reine Spassfahrzeuge» geschaffen werden, die in der Folge – obwohl nicht so beabsichtigt – legal die Trottoirs zum Befahren benützen. Deshalb regt der SBV an, dass diese Ausnahmen nur für "motorisierte Fahrhilfen" gelten sollen, die von Personen mit Behinderungen gefahren werden.

SSV

Bei der Revision der Bestimmungen wurde erneut übergangen, dass sich aus dem BehiG eine Neuregelung der Rad- und Gehwege mit getrennten Verkehrsflächen herleitet. Die Verkehrsflächen müssen taktil erfassbar, d.h. baulich getrennt werden.

40 e) Grundsätzliche Anmerkungen:

Der SBV begrüsst es ausdrücklich, dass keine zusätzlichen Fahrzeuge zum Befahren der Trottoirs zugelassen werden sollen.

Hingegen regt der SBV an, dass die Regeln für das Trottoirparkieren von Fahrrädern und Motorfahrrädern überdacht werden, denn auf dem Trottoir abgestellte Fahrräder und Motorfahrräder stellen bedeutende Hindernisse für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen dar. Beispielsweise ist es störend, dass auch dort frei auf dem Trottoir parkiert werden darf, wo bereits öffentliche Veloabstellplätze vorhanden sind.

Zudem entspricht der Wert der Trottoirbreite von 1.5m, der beim Trottoirparkieren von Velos freigelassen werden soll, nicht demjenigen der VSS-Normen. Gemäss SN 640 070 sind Gehflächen mit einer Breite $\geq 1.5\text{m}$ und $< 2.0\text{m}$ eingeschränkt für das Begegnen und ungenügend für das Überholen und Nebeneinandergehen; für solche Gehflächen gilt der Anwendungsgrundsatz, dass sie nur punktuell bei Engstellen, nicht aber über längere Strecken zum Einsatz kommen sollen. Zusätzlich ist zu beachten, dass eine Trottoirbreite von $\leq 1.8\text{m}$ keine maschinelle Reinigung und Schneeräumung auf den Trottoirs erlaubt. Es ist auch widersinnig, dass auf überbreiten Trottoirs mit hohen Fussverkehrsfrequenzen rechtlich gesehen der grösste Teil der Gehflächen für die Fahrradparkierung genutzt werden darf. Beispiel: Auf einem 10.0m breiten Trottoir dürfen Velos theoretisch 8.5m der Gehfläche zum Parkieren ausnützen.

Der SBV schlägt deshalb eine Änderung von VRV Art 41 vor:

1. Einspurige Fahrräder dürfen auf dem Trottoir abgestellt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Fahrräder dürfen längs des Trottoirverlaufs parkiert werden, sofern für die Fussgänger ein mindestens 2.0m breiter Raum frei bleibt.

b) Entlang des Streckenabschnitts sind keine öffentlichen Fahrradabstellplätze vorhanden.
