



N202-0383

**Anhörung:  
Umsetzung der Motion 12.3979  
«Verkehrserleichterungen für elektrische Mobilitätshilfen»  
Erläuterungen zu den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen**

## **1. Grundzüge der Vorlage**

### **1.1. Ausgangslage**

In den vergangenen Jahren sind zunehmend Motorfahrzeuge in Verkehr gesetzt worden, die sich schwer in eine der bestehenden Kategorien einteilen lassen. Diese Fahrzeuge haben das Potenzial, vermehrt das schweizerische Strassenbild zu prägen. Dies sind beispielsweise Velo-Rikscha-Taxis mit elektrischem Hilfsmotor oder selbstbalancierende Stehroller (z. B. Segway™). Hinzu kommen auch Gefährte, die zwar als Rollstühle<sup>1</sup> bezeichnet werden können, jedoch in Bezug auf Gewicht, Abmessungen und Geschwindigkeit teils erheblich vom Bild eines Rollstuhls abweichen. Die Führer dieser Fahrzeuge sind in der Regel Gehbehinderte oder (vor allem ältere) in ihrer Beweglichkeit eingeschränkte Personen. Motorisierte<sup>2</sup> Rollstühle dürfen nach geltendem Recht auch von gänzlich gesunden Personen gefahren werden. Stossend daran ist, dass Erleichterungen und Privilegien an die Fahrzeuge gekoppelt sind und nicht an die Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind. Ein solches Privileg ist beispielsweise das Befahren von Fussgängerzonen und Gehwegen, die ansonsten den Fussgängern vorbehalten sind.

Rollstühle sind heute einer eigenen Kategorie zugeteilt. Velo-Rikscha-Taxis und Stehroller wurden schon bisher aufgrund ihrer technischen Eigenschaften der am besten übereinstimmenden Kategorie der Kleinmotorräder zugeordnet. Dort, wo die technischen Eigenschaften nicht in die Definition passen, hat das ASTRA Ausnahmen statuiert. Aber nicht nur bei den technischen Rahmenbedingungen waren Ausnahmen notwendig, sondern auch bei den Vorschriften über die Verwendung dieser Fahrzeuge und bei den Anforderungen an die Fahrzeugführenden. Ausnahmen und Erleichterungen wurden über Verfügungen und teilweise über Weisungen erlassen.

Die Zahl der Ausnahmeregelungen und die in einigen Punkten aus Sicht der Hersteller, Importeure und Nutzer unzureichenden Erleichterungen führten unter anderem zu den Weisungen des ASTRA vom 20. Juni 2011 «betreffend Erleichterungen für bestimmte als Kleinmotorrad zugelassene Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb» (im Folgenden «Weisungen» genannt) und zur überwiesenen Motion 12.3979 «Verkehrserleichterungen für elektrische Mobilitätshilfen» (im Folgenden «Motion» genannt).

### **1.2. Neuregelung**

Der Ansatz der Ausnahmen und Erleichterungen vermochte nicht mehr zu überzeugen. Mit der Motion wird der Bundesrat aufgefordert, neben den bisher schon gewährten Ausnahmen zusätzliche Erleich-

---

<sup>1</sup> In den zu revidierenden Verordnungen wird sowohl der Begriff «Behindertenfahrstuhl» wie auch «Invalidenfahrstuhl» verwendet. Beide Begriffe sind bereits bei früheren Revisionen auf Widerstand gestossen. In den vorliegenden Erläuterungen wird bereits konsequent der Begriff «Rollstuhl» verwendet. In den endgültigen Fassungen der betroffenen Verordnungen soll durchgängig der Begriff «Rollstuhl» verwendet werden. Die vorliegenden Fassungen verwenden noch die bislang benutzten Begriffe.

<sup>2</sup> Im Rahmen der vorliegenden Revision werden ausschliesslich motorisierte Rollstühle behandelt. Auf die jeweilige Bezeichnung «motorisiert» wird verzichtet und stattdessen gekennzeichnet, wenn motorlose Rollstühle gemeint sind.

terungen einzuführen. Gleichzeitig werden die bisherigen Ausnahmen ins Verordnungsrecht übernommen. Rollstühle sollen künftig auf Fussgängerflächen nur noch von Gehbehinderten gefahren werden dürfen.

### **1.3. Umsetzung der Motion 12.3979 «Verkehrserleichterungen für elektrische Mobilitätshilfen»**

Ziel der Motion ist, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h und einer allfälligen Tretunterstützung bis höchstens 25 km/h, die nicht breiter sind als 1 Meter und eine Motor-Dauerleistung von maximal 2 kW aufweisen, in Bezug auf die Verkehrsregeln und die Anforderungen an die Führer und Fahrerinnen den Leichtmotorfahrrädern<sup>3</sup> gleichgestellt sowie von der periodischen Nachprüfpflicht für Motorfahrzeuge ausgenommen werden. Die in Frage stehenden Fahrzeuge können indes nicht in die Kategorie «Leichtmotorfahrräder» eingeteilt werden, weil die Motorleistung von 2 kW die für Leichtmotorfahrräder erlaubte Höchstleistung von 0,5 kW deutlich übersteigt. Eine Erhöhung der zulässigen Motorleistung für Leichtmotorfahrräder wird aus Sicherheitsgründen abgelehnt. Hingegen soll eine zusätzliche Unterkategorie von Kleinmotorrädern geschaffen werden. Diese sollen indes von der Nachprüfpflicht analog den Leichtmotorfahrrädern ausgenommen werden.

Hinsichtlich der Fahrberechtigung sollen die von der Motion beschriebenen Fahrzeuge (z. B. Stehroller), analog den Leichtmotorfahrrädern, ab 14 Jahren mit dem Führerausweis der Kategorien G oder M und ab 16 Jahren ganz ohne Führerausweis gefahren werden dürfen.

Hinsichtlich der Verkehrsregeln ist eine Gleichstellung mit den Fahrrädern, wie sie auch für Leichtmotorfahrräder gilt, gerechtfertigt. Mit der maximalen Breite von 1 Meter kann die Benutzung von Radwegen allen anderen Nutzern zugemutet werden. Eine Pflicht zum Befahren der Strasse (insbesondere dort, wo von der Fahrbahn getrennte Radwege zur Verfügung stehen), erscheint unverhältnismässig. Wie auch die Leichtmotorfahrräder sollen die hier beschriebenen Fahrzeuge wegen des relativ tiefen Mindestalters der Führer einplätzig sein. In dieser Revision werden auch ähnliche Erleichterungen (siehe 1.4 und 2.1) für mehrplätzige Fahrzeuge vorgeschlagen, aber mit höherem Mindestalter.

### **1.4. Überführen der Weisungen des ASTRA vom 20. Juni 2011 «betreffend Erleichterungen für bestimmte als Kleinmotorrad zugelassene Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb» ins Verordnungsrecht**

Mit den Weisungen reagierte das ASTRA auf die zunehmende Zahl mehrspuriger Kleinmotorräder mit elektrischem Antrieb (z. B. Velo-Rikschas-Taxis). Aus Sicherheitsgründen wurden diese Fahrzeuge als Kleinmotorräder zugelassen, um die Betriebssicherheit regelmässig amtlich überprüfen zu können. Motorleistung und Gesamtgewicht sprechen auch heute noch für die Zuteilung zu den Kleinmotorrädern. Hinsichtlich der technischen Anforderungen, der Fahrberechtigung und der Verkehrsregeln wurden in den Weisungen bereits Erleichterungen erlassen:

Abblendlichter sind nicht erforderlich, sofern ein Standlicht vorhanden ist. Anstatt einer Hupe reicht eine gut hörbare Fahrradglocke und auf einen Rückwärtsgang kann verzichtet werden, sofern das Fahrzeug vom Fahrersitz aus leicht zurückgestossen werden kann. Die technischen Merkmale der Fahrzeuge, auf die sich die Weisungen beziehen, sind weitgehend deckungsgleich mit denen der Motion.

Als Fahrberechtigung ist neben der Unterkategorie A1 auch ein Führerausweis der Kategorie B oder der Spezialkategorie F ausreichend. Für den berufsmässigen Personentransport wird keine zusätzliche Bewilligung benötigt.

Sofern die Fahrzeuge nicht breiter sind als 1 Meter, werden sie auf Radwegen und Radstreifen den Fahrrädern gleichgestellt.

Da einige Forderungen der Motion weiter gehen als die Erleichterungen in den Weisungen und die verlangten Erleichterungen aus der Motion z. B. für Velo-Rikschas-Taxis nicht in allen Situationen gerechtfertigt sind, ist eine gemeinsame Einteilung/Regelung nicht möglich. Gerade bei Fahrzeugen, die für den berufsmässigen Personentransport eingesetzt werden, soll eine periodische (jährliche) Nach-

<sup>3</sup> Beispielsweise langsame Elektrowelos bis 25 km/h. Für diese gelten die Verkehrsregeln der Velos.

prüfpflicht weiterhin bestehen bleiben. Hinsichtlich der Anforderungen an die Fahrerinnen und Fahrer soll nicht vollständig auf einen Führerausweis verzichtet werden. Das Mindestalter definiert sich über die Führerausweiskategorien. Mit der Fahrberechtigung A1 ist es somit ab 16 Jahren, mit Kategorie B oder Spezialkategorie F mit 18 Jahren möglich, ein entsprechendes Fahrzeug zu lenken.

## 1.5. Motorisierte Rollstühle

Für gehbehinderte Personen gelten die bisher mit dem Rollstuhl einhergehenden Privilegien weiterhin, für sie ändert sich nichts.

Die Vielfalt an Fahrzeugen, die heute als Rollstuhl angeboten werden, übersteigt aber deutlich das, was mit der Schaffung dieser Fahrzeugkategorie und den damit einhergehenden Erleichterungen (beispielsweise das Befahren von Fussgängerzonen oder Gehwegen) bezweckt war. Vermehrt könnten daher auch nicht gehbehinderte Personen diese Gefährte verwenden. Dieser Entwicklung soll vorgebeugt werden. Grundsätzlich sollen Fussgängerflächen den Fussgängerinnen und den Fussgängern vorbehalten sein, mit der Ausnahme von gehbehinderten Personen. Neu sollen motorisierte Rollstühle daher auf Fussgängerflächen nur noch von Gehbehinderten gelenkt werden dürfen. Die Erleichterungen sollen daher künftig nicht mehr an die Fahrzeugkategorie, sondern an die Fahrerinnen und Fahrer gebunden sein. Für Personen, die nicht auf einen Rollstuhl und die damit einhergehenden Erleichterungen angewiesen sind, stehen ausreichend Alternativen zur Verfügung. Insbesondere die relativ offen gestaltete Kategorie der stehrollerartigen Fahrzeuge bietet genügend Möglichkeiten für neue Fun-Fahrzeuge, ohne ein damit verbundenes Recht zur Benützung des Trottoirs.

Der Übergang von körperlichen Gebrechen hin zu einer Gehbehinderung kann fließend sein. Auch die Schwere der Gehbehinderung kann über die Zeit variieren. Daher wird auf einen amtlichen Nachweis, wie er beispielsweise für die Erlangung einer Behindertenparkkarte erforderlich ist, verzichtet. Ältere, in ihrer Mobilität zu Fuss stark eingeschränkte Personen werden somit nicht gezwungen, sich eine Gehbehinderung attestieren zu lassen. Die Berechtigung kann bei offensichtlichem Missbrauch jeweils im Einzelfall geprüft und beurteilt werden.

## 2. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

### 2.1. Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41)

#### Artikel 14 Buchstabe b

Mit den «Stehroller-artigen» und den «Velo-Rikscha-artigen» werden zwei Gruppen neuartiger elektrisch angetriebener Fahrzeuge geregelt. Diese sollen als Unterkategorien der Kleinmotorräder mit unterschiedlichen Anforderungen geregelt werden. Die Einreihung als eigentliche Motorräder wäre angesichts der beschränkten Geschwindigkeit zu streng. Gegen die Unterstellung unter die Vorschriften für Motorfahräder sprechen die deutlich höhere Motorleistung, das höhere Gewicht und der grössere Spielraum für die Anbringung von Rädern und Achsen.

Sie unterstehen somit weiterhin der Typengenehmigungs- und Zulassungspflicht.

#### Ziffer 3 (z. B. motorisierte Velo-Rikschas)

Fahrzeuge nach Ziffer 3 dürfen mehrplätzig sein. Sie müssen mindestens zwei Räder haben. Das Gesamtgewicht wird auf 450 kg beschränkt, die Motorleistung auf 2 kW und die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h im Selbstfahrmodus und 25 km/h im allfällig vorhandenen Unterstützungsmodus. Ein geschlossener Aufbau ist zulässig (allerdings nur mit Richtungsblinkern, vgl. Art. 154 Abs. 2 VTS).

#### Ziffer 4 (z. B. Stehroller)

Fahrzeuge nach Ziffer 4 dürfen nur einplätzig sein. Sie müssen mindestens zwei Räder haben. Das Gesamtgewicht darf höchstens 200 kg betragen. Die Breite von höchstens 1 m wird in Artikel 135 Absatz 2 geregelt. Sie gilt bereits aktuell für zweirädrige Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 1. Die Motorleistung wird auf maximal 2 kW und die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h (im Selbstfahrmodus) bzw. 25 km/h (im Unterstützungsmodus) beschränkt. Beim Gesamtgewicht ist auf-

grund der Art der hier beschriebenen Fahrzeuge eine Festlegung auf maximal 200 kg im Sinne von Handhabbarkeit und Verkehrssicherheit gerechtfertigt. Angesichts des Mindestalters von 14 Jahren (mit Führerausweis) bzw. 16 Jahren (ohne Führerausweis) soll die Anzahl der Plätze auf den der lenkenden Person beschränkt bleiben. Personenbeförderung ist somit ausgeschlossen. Ein geschlossener Aufbau ist nicht zulässig.

### **Artikel 33**

#### **Absatz 4 (aufgehoben)**

Die periodische Nachprüfung von Mofas durch die Zulassungsbehörde soll aufgehoben werden, da diese Kann-Regelung ohnehin nicht angewendet wird.

#### **Absatz 6**

Die Motion fordert für Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 (z. B. Stehroller) eine Befreiung von der periodischen Nachprüfung. Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 (wie «Velo-Rikscha-Taxis») gleichermassen zu behandeln erscheint verhältnismässig (die jährliche Nachprüfung für Fahrzeuge, die im berufsmässigen Personentransport eingesetzt werden, bleibt bestehen, Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 1 VTS). Eine Befreiung von der periodischen Nachprüfung für Fahrzeuge von Haltern und Halterinnen mit diplomatischen oder konsularischen Vorrechten ist bereits heute in Absatz 6 vorgesehen.

### **Artikel 135 Absatz 2**

Die Höchstbreite von 1 Meter für Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 (z. B. Stehroller) wird hier festgelegt.

### **Artikel 136**

#### **Absatz 1 Buchstabe a**

In Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 wird für «Velo-Rikscha-Taxis» ein maximales Gesamtgewicht von höchstens 450 kg festgelegt. Für die Kategorieeinteilung (u.a. für die Herleitung der maximalen Anhängelast, Art. 136 Abs. 3) muss jedoch ein maximales Leergewicht definiert werden, das analog zu den bisherigen dreirädrigen Kleinmotorrädern (Art. 14 Bst. b Ziff. 2) auf 270 kg festgelegt wird.

Subtrahiert man vom Gesamtgewicht die Summe von Leergewicht und Gewicht von Zubehör, Batterie und Fahrzeugführer ergibt sich die Nutzlast. Das Gesamtgewicht von 450 kg darf nicht überschritten werden.

#### **Absatz 2 Buchstabe a**

Anpassung der Bezeichnung «dreirädrige Kleinmotorräder» zu «Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2».

#### **Absatz 3<sup>bis</sup> Einleitungssatz**

Anpassung der Bezeichnung «dreirädrige Kleinmotorräder» zu «Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2». Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 (z. B. Velo-Rikschas) sollen aus Gründen der Verkehrssicherheit von der hier möglichen Erhöhung der Anhängelast nicht profitieren, da inklusive Anhänger (450 kg Gesamtgewicht Fahrzeug plus 225 kg Anhänger ergibt 675 kg) das Gewicht im Verhältnis zur Motorleistung zu hoch ausfallen könnte.

### **Artikel 144 Absatz 7**

Zusätzlich zur bestehenden Bestimmung bezüglich Licht soll hier festgelegt werden, dass anstelle einer akustischen Warnvorrichtung (Hupe) auch eine Fahrradglocke verwendet werden darf.

### **Artikel 148a (neu)**

Da in Zukunft auch mehrspurige, zweirädrige Kleinmotorräder mit einem Gesamtgewicht von mehr als 200 kg denkbar sind, müssen auch diese, analog den dreirädrigen Kleinmotorrädern, mit einem Rückwärtsgang ausgerüstet sein (siehe auch Art. 152 Abs. 1).

### **Artikel 149**

### Absatz 1

Anpassung «zweirädrig» in «einspurig zweirädrig». Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 (z. B. Stehroller) können auch nur zwei Räder haben, die aber nebeneinander auf der gleichen Achse sind (mehrspurig zweirädrig). Für diese Fahrzeuge kann nicht eine Vorder- und Hinterradbremse nach Artikel 145 gefordert werden.

### Absatz 1<sup>bis</sup>

Mehrspurige zweirädrige Fahrzeuge müssen während der Fahrt, dem Stillstand und dem Bremsen dauernd ausbalanciert werden. Dies kann nach dem heutigen Stand der Technik nicht mit Reibungsbremsen erreicht werden. Aus diesem Grund sollen für diese Fahrzeuge andere Bremskomponenten erlaubt werden.

### Absatz 1<sup>ter</sup>

Dreirädrige (mehrspurige) Kleinmotorräder müssen aktuell mit einer Betriebsbremse und einer Feststellbremse ausgerüstet sein (Art. 153 Abs. 1). Neu soll diese Vorschrift auch für Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 und 4 gelten, damit diese wirksam gegen ein Wegrollen gesichert werden können. Für Fahrzeuge nach Ziffer 4 (z. B. Stehroller) ist bereits heute vorgesehen, dass die Abstellstütze als Feststellbremse dienen kann. Bis zu welcher Steigung diese Stütze das Fahrzeug halten muss, ist heute nicht definiert. Die Anforderung, dass die Abstellstütze das Fahrzeug in Steigungen und Gefällen von 12 Prozent im Stillstand halten kann, stellt somit eine Verschärfung dar, sofern die heutigen Stützen dieser Anforderung nicht entsprechen. Sie greift aber nur für Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten dieser Bestimmung zugelassen werden. Eine Nachrüstpflicht ist nicht vorgesehen.

## **Artikel 151**

### Absatz 1<sup>bis</sup>

Die bisher nur für den Segway™ geltende Erleichterung hinsichtlich der Anordnung der Lichter am Fahrzeug (Abweichung von Art. 140 Abs. 4 Bst. a VTS) soll neu für alle Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 gelten.

Bei diesen höchstens 1 m breiten Fahrzeugen kann es konstruktionsbedingt schwierig sein, die Lichter in der Mitte anzubringen. Aufgrund der geringen Breite und der Anforderung, dass die Sichtwinkel weiterhin eingehalten sind und die Lichter nicht blenden dürfen, ist es allerdings unbedenklich, wenn diese Lichter nicht in der Längsachse angebracht sind.

Die Ausrüstung mit Blinkern erscheint aufgrund der geringen Breite der Fahrzeuge (wie Motorfahräder und Fahrräder) als nicht notwendig.

### Absatz 2

Die Verfügung des ASTRA zur Ausrüstung des Segway™ sieht eine Erleichterung bei den Abstellstützen vor (Verzicht auf automatisches Hochklappen der Abstellstützen). Diese Erleichterung wird mit diesem Absatz ins Verordnungsrecht überführt. Sonstige Anforderungen an Abstellstützen sind in Artikel 146 Absatz 3 aufgeführt.

## **Gliederungstitel vor Artikel 152**

Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 und 4 können ein- oder mehrspurig sein und zwei, drei oder mehr Räder haben. Mit dieser Überschrift wird sichergestellt, dass die nachfolgenden Vorschriften nur für mehrspurige Kleinmotorräder mit mehr als zwei Rädern anwendbar sind.

### **Artikel 152 Absatz 1**

Neu wird bis zu einem Gesamtgewicht von 0,45 Tonnen auf einen Rückwärtsgang verzichtet (bisher 0,4). Damit gilt die Regelung für alle nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 oder 4 zugelassenen Fahrzeuge.

### **Artikel 153 Absatz 1**

Ersatz des Begriffs «dreirädrig» durch «mehrspurig». Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 und 4 können mehr als drei Räder haben.

### **Artikel 156 Absatz 1**

Gemäss Artikel 152 wird bei Kleinmotorrädern erst ab einem Gesamtgewicht von 450 kg ein Rückwärtsgang gefordert. Die Bestimmung in Artikel 156 ist dementsprechend anzupassen, da nicht ersichtlich ist, warum ein gleich schweres Kleinmotorfahrzeug oder dreirädriges Motorfahrzeug bereits ab 400 kg anstatt 450 kg einen Rückwärtsgang brauchen sollte.

### **Artikel 180 Absatz 1 (aufgehoben)**

Diese Bestimmung wird in Anhang 1 Ziffer 2.1 der Typengenehmigungsverordnung (TGV) verschoben.

### **Anhang 7 Ziffer 23 Klasse 2**

Ersatz des Begriffs «dreirädrig» durch «mehrspurig». Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 und 4 können mehr als drei Räder haben.

## **2.2. Änderung der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11)**

### **Sachüberschrift und Artikel 42 Absatz 4**

Gemäss Motionstext sollen die entsprechenden Fahrzeuge (z. B. Stehroller) bezüglich Verhaltensvorschriften den Leichtmotorfahrrädern gleichgestellt werden. Dies bedeutet, dass sie beispielsweise Radwege benutzen dürfen. Aufgrund der Charakteristik der Fahrzeuge (insbesondere die tiefe Geschwindigkeit) lässt sich dies rechtfertigen. In formaler Hinsicht wird die Sachüberschrift durch «Motorfahrräder» ergänzt, womit die Kohärenz (zum nachfolgenden Artikel) verbessert wird. Auf den Zusatz betreffend Lärmvorschriften soll künftig verzichtet werden, da Artikel 33 VRV ohnehin alle Fahrzeugführenden einschliesst. Damit wird die Verständlichkeit der Bestimmung verbessert. Nebst Motorfahrradfahrenden sollen Radfahrende genau gleich wie auch E-Bikefahrende oder Rikschafahrende von den Lärmschutzvorschriften gemäss Artikel 33 erfasst werden, soweit sie für solche Fahrzeuge eine Relevanz aufweisen (wie z. B. das Beladen mit lärm erzeugenden Ladungen ohne Befestigung).

### **Artikel 43a Abs. 1 und 2**

Der Einsatz von motorisierten Rollstühlen soll auf Fussgängerflächen neu auf gehbehinderte Personen eingeschränkt werden. Aus systematischen Gründen wird dazu die Reihenfolge der Absätze 1 und 2 getauscht.

## **2.3. Änderung der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)**

### **Artikel 19 Absatz 1 Buchstaben b und c**

Fahrzeuge, die neu in Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 VTS (z. B. Stehroller) geregelt werden, sollen bezüglich Verkehrsregeln vollständig den Leichtmotorfahrrädern gleichgestellt werden. Das betrifft auch die Fahrverbote. Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 VTS (z. B. Velo-Rikschas) profitieren von der neuen Regelung nur, sofern sie nicht breiter als 1 Meter sind.

#### **Buchstabe b**

Mit der Änderung dieses Artikels können Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffern 3 und 4, wenn sie nicht breiter sind als 1 Meter, beim Signal «Verbot für Motorräder» weiterfahren.

#### **Buchstabe c**

Ergänzt wird, dass auch Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffern 3 und 4 VTS vom Fahrverbot beim Signal «Verbot für Fahrräder und Motorfahrräder» (2.05) betroffen sind, sofern sie nicht breiter als ein Meter sind.

#### **Artikel 64 Absatz 6**

Neugliederung aufgrund der Aufnahme von elektrisch angetriebenen Motorrädern und Motorfahrrädern.

##### Buchstabe a

Buchstabe a umfasst die bisherige Regelung.

##### Buchstabe b

Neu werden auch Fahrzeuge wie beispielsweise Velo-Rikschas nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffern 3 (sofern diese eine maximale Breite von 1 Meter haben) und 4 VTS (z. B. Stehroller) von der Zusatztafel «Radfahrer» erfasst. Gleiches gilt auch, wenn das Fahrrad als Symbol beispielsweise im Sinne von Artikel 64 Absatz 5 Buchstabe b dargestellt wird (d. h. «Ausgenommen Radfahrer» oder «Radfahrer gestattet»).

## **2.4. Änderung der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51) vom 27. Oktober 1976**

#### **Artikel 4 Absatz 5**

##### Buchstabe g

Bereits nach den Weisungen dürfen Fahrzeuge, die neu in Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 der VTS geregelt werden (z. B. Velo-Rikschas) auch mit einem Führerausweis der Kategorien B oder F geführt werden. Diese Ausnahme ist vertretbar, da die Charakteristik dieser Fahrzeuge keine motorradspezifischen Kenntnisse erfordert. Die Regelung soll jetzt in Verordnungsrecht überführt werden.

##### Buchstabe h

Für das Führen von Fahrzeugen nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 VTS ist ab 16 Jahren kein Führerausweis (Art. 6 Abs. 1 Bst. f VZV) notwendig (siehe Erläuterungen zu Art. 5 Abs. 2). Mit Führerausweis der Kategorie G oder M dürfen diese Fahrzeuge bereits ab 14 Jahren (Art. 6 Abs. 5 VZV) gefahren werden.

#### **Artikel 5 Absatz 2**

##### Buchstabe e

Da motorisierte Rollstühle nur noch von gehbehinderten Personen gefahren werden dürfen, erübrigt sich die bisherige Präzisierung «sofern die Person darauf angewiesen ist». Auf eine Differenzierung zwischen elektrischem und sonstigem Antrieb wird verzichtet.

##### Buchstabe f

Fahrzeuge, die neu in Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 4 VTS geregelt werden (z. B. Stehroller), sollen analog den Leichtmotorfahrrädern ohne Führerausweis gefahren werden können. Mit der Ausnahme von der Führerausweispflicht wird automatisch Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe f angewendet, wonach das Mindestalter auf 16 Jahre festgelegt wird.

#### **Artikel 25 Absatz 1**

Der berufsmässige Transport mit Motorrädern untersteht keiner Bewilligungspflicht. Dies gilt auch, wenn Kleinmotorräder mit den Führerausweisen der Kategorien B oder F berufsmässig geführt werden.

## **2.5. Änderung der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassen-**

## **fahrzeugen vom 19. Juni 1995 (TGV; SR 741.511)**

### **Anhang 1 Ziffer 2.1, zweitletztes und letztes Lemma**

#### Zum zweitletzten Lemma

Artikel 180 Absatz 1 VTS wird in die TGV verschoben. Da in der TGV geregelt wird, dass beispielsweise Lichter und Rückstrahler von Fahrrädern von der Typengenehmigung ausgenommen werden, erscheint es logisch, die analoge Bestimmung für Leicht-Motorfahrräder ebenfalls in der TGV aufzuführen. Materiell gibt es dadurch keine Änderung.

#### Zum letzten Lemma

Die Erleichterung aus der Verfügung des ASTRA zu der Ausrüstung des Segway™ sieht vor, dass die Lichter nicht typengenehmigt sein müssen. Diese Erleichterung wird hiermit ins Verordnungsrecht überführt.

## **2.6. Änderung der Ordnungsbussenverordnung vom 4. März 1996 (OBV; SR 741.031)**

### **Anhang 1**

#### Ziffer 339. (neu)

Neuer Tatbestand. Dabei wird das unberechtigte Befahren von für Fussgänger und Fussgängerinnen bestimmten Verkehrsflächen mit einem Rollstuhl (Art. 43a Abs. 2 VRV) mit 40 Franken bestraft.

#### Kapitel 6 Kapitelüberschrift

Ergänzung des Begriffs «Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffern 3 und 4 VTS» (z. B. Velo-Rikschas und Stehroller) bei den Ordnungsbussen der Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Führern von Motorfahrrädern. Mit den Erleichterungen bezüglich Verkehrsregeln, Verwendung und Zulassung erscheint eine Gleichstellung bei den Ordnungsbussen angezeigt. Daher auch für die Bestimmungen zu Ziffern 620, 622 sowie Kapitel 7 weiter unten anwendbar.

#### Ziffer 607.3 und 607.4

Ziffer 3 enthielt bisher den Tatbestand des verbotenen Nebeneinanderfahrens zwischen Fahrrad und Motorfahrrad. Dieser wird in Ziffer 4 verschoben und gleichzeitig um die neu in Ziffer 3 genannten Fahrzeuge ergänzt. Auf eine Ausformulierung der möglichen Kombinationen wird aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet. Diese kann bei Bedarf auf dem Formular handschriftlich ergänzt werden.

#### Ziffer 617.1, 617.2 und 617.3

Ergänzung der Bestimmung bezüglich Handzeichen um den Begriff «Richtungsanzeige». Dies ist notwendig, da Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 VTS (z. B. Velo-Rikschas) mit geschlossenem Aufbau über Richtungsblinker verfügen müssen.

#### Ziffer 620 und 622

Diese Bestimmungen sind für Leichtmotorfahrräder anwendbar. Aufgrund der Gleichstellung bezüglich Verkehrsregeln wird der Begriff «Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffern 3 und 4 VTS» ergänzt.

#### Kapitel 7 Kapitelüberschrift und Ziffern 700.2, 700.3, 701.2 und 701.3

Diese Bestimmungen sind für Leichtmotorfahrräder anwendbar. Aufgrund der Gleichstellung bezüglich Verkehrsregeln wird der Begriff «Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffern 3 und 4 VTS» ergänzt.

### **3. Auswirkungen**

#### **3.1. Auswirkungen auf die Kantone**

Die zwei neuen Unterkategorien der Kleinmotorräder (Art. 14 Bst. b Ziff. 3 und 4 VTS) haben die gleichen Kontrollschilder wie alle anderen Kleinmotorräder. Auch im Motorfahrzeuginformationssystem (MOFIS) sind sie als Kleinmotorräder registriert. Die Polizei kann also nicht auf grund des Kontrollschildes beurteilen, ob es sich um ein «privilegiertes» Kleinmotorrad (Art. 14 Bst. b Ziff. 3 und 4) handelt oder nicht.

Die Strassenverkehrsämter müssen mit ihrem eigenen System sicherstellen, dass die von der periodischen Nachprüfung befreiten Fahrzeuge nicht aufgeboden werden.

#### **3.2. Auswirkungen auf die Gesellschaft**

Die Umsetzung der Motion und die Überführung der Weisungen in Verordnungsrecht führen dazu, dass entsprechende Fahrzeuge gewisse Erleichterungen bezüglich Verwendung und Zulassung erfahren. Ob sich dadurch eine Zunahme der Zulassungen oder der Verwendung ergibt, kann nicht abgeschätzt werden. Das Bedürfnis nach flexibleren Fahrzeugen und Fortbewegungsmitteln ist jedoch trotz der geringen Zahl bisheriger Zulassungen erkennbar. Bei steigender Zahl der Zulassungen und der vielfältigeren Fahrzeugtypen würde sich das Verkehrsbild ebenfalls ändern. Verkehrsteilnehmende müssten sich künftig auf neue und teilweise sich anders verhaltende Verkehrsmittel einstellen. Inwieweit diese Entwicklung Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Energieverbrauch hätte, ist kaum abschätzbar.

### **4. Inkrafttreten**

Die Neuerungen sollen, soweit sie in der Anhörung Zustimmung finden, so rasch als möglich (spätestens zwei Monate nach dem Bundesratsbeschluss) in Kraft gesetzt werden.