

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK  
Herr Bundesrat Albert Rösti  
3003 Bern

per Mail an:  
[v-fa@astra.admin.ch](mailto:v-fa@astra.admin.ch)

Bern, 18. Oktober 2023

## **Verkehrsflächen für den Langsamverkehr: Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Der SGB unterstützt die mit den hiermit vorgeschlagenen Revisionen diverser Verordnungen im Verkehrsbereich angestrebten Ziele grundsätzlich. Insbesondere in den Städten und Agglomerationen sind immer mehr unterschiedliche Fahrzeuge auf denselben Verkehrsflächen unterwegs, was das Unfallrisiko erhöht und die optimale Nutzung der beschränkten Verkehrsflächen teilweise einschränkt. Die vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen sollen deshalb eine effiziente Nutzung dieser Flächen weiterhin sicherstellen, an neuralgischen Punkten die Priorisierung des Langsamverkehrs erlauben und ganz grundsätzlich die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern.

Was die spezifischen, auch im mitpublizierten Fragekatalog aufgelisteten Änderungen der Signalisationsverordnung (SSV), der Verkehrsregelnverordnung (VRV), der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) sowie der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) betrifft, sind wir mit den allermeisten Anpassungen einverstanden und gehen im Folgenden nur auf vier spezifische Artikelbestimmungen ein:

- **Art.18 Bst. c E-VTS:** Um das Potenzial von Lastenvelos ("Cargobikes") für die urbane Güterlogistik besser ausschöpfen zu können, soll das zulässige Gesamtgewicht von schweren Motorfahrrädern auf 450 kg erhöht werden. Zudem sollen einplätzig schwere Motorfahrräder zum Sachentransport bis zu 1.20 m breit sein dürfen und auch das zulässige Höchstgewicht von leichten Motorfahrrädern soll von 200 auf 250 kg erhöht werden. Diesen neuen Bestimmungen können wir zustimmen, dies jedoch mit dem Vorbehalt, dass schwere Motorfahrräder für den Gütertransport – deren potenzielles Gefährdungspotenzial im Vergleich zu einem normalen Fahrrad um ein Vielfaches höher ist – keine Erlaubnis für die Benützung der Radwege erhalten dürfen und stattdessen die Strasse und den Velostreifen benützen sollen. Die Förderung der umweltfreundlichen Güterlogistik darf nicht auf Kosten der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden gehen.

- **Art. 65 Abs. 8 E-SSV:** Elektro-Stehroller für nicht gehbehinderte Personen sollen künftig ebenfalls – genauso wie für schnelle Elektrovelos vorgesehen – nicht auf für Zweiräder zugelassenen "Fusswegen" unterwegs sein dürfen. Elektro-Stehroller weisen im Vergleich zu den auf diesen Flächen weiterhin zugelassenen leichten Motorfahrrädern ein höheres Gewicht und eine höhere Motorleistung aus, was das Gefährdungspotential für FussgängerInnen erheblich erhöhen würde.
- **Art. 19 Abs. 1 Bst. c E-SSV:** Es ist zu begrüssen, dass das Signal "Verbot für Motorfahrräder" künftig ausschliesslich für einspurige benzinbetriebene Motorfahrräder gelten soll. Fallweise muss es aber weiterhin möglich sein, auch schnelle Elektrovelos von einer Durchfahrt auszuschliessen. Deshalb unterstützen wir die von Pro Velo und VCS geforderte Schaffung einer zusätzlichen Signalisierung "Durchfahrt verboten für schnelle Elektrovelos".
- **Art. 42 Abs. 4 E-VRV und Art. 33 Abs. 1 E-SSV:** Wir unterstützen den Vorschlag, dass das Signal "Radweg" für LenkerInnen von schweren und schnellen Motorfahrrädern künftig nicht mehr verpflichtend sein soll. Es spricht aber vieles dafür, die Benutzungspflicht für Radwege noch weiter zu lockern. Zumindest situativ wäre eine freie Wahl auch für LenkerInnen von Fahrrädern, leichten Motorfahrrädern und Elektro-Stehrollern zweckmässiger und oft nicht weniger sicher. Dies gilt zum Beispiel, wenn der Radweg zum Zeitpunkt der Befahrung Mängel aufweist (Schnee, Blätter, Unebenheiten, schlechte Beleuchtung), oder wenn die Streckenführung für schnelle RadfahrerInnen (darunter ArbeitspendlerInnen) schlicht zu umständlich ist und verlangsamend wirkt. Bestenfalls wird die Benutzungspflicht also komplett – das heisst für alle Zweiradkategorien – aufgehoben. Alternativ müsste zumindest ein neues Hinweis-Signal "freiwilliger Radweg" oder "empfohlener Radweg" eingeführt und entsprechend verbreitet werden. Dies analog der existierenden und gut funktionierenden Beispiele unserer Nachbarländer Österreich, Frankreich und Deutschland.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen herzlich für die Zusammenarbeit.

Freundliche Grüsse

**SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND**



Pierre-Yves Maillard  
Präsident



Reto Wyss  
Zentralsekretär