



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 034-2021
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.59

Eingereicht am: 11.03.2021

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: von Arx (Schliem b. Köniz, glp) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 991/2021 vom 25. August 2021
Direktion: Sicherheitsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Wozu braucht es heute noch Zweitakter-Töffli?

Töffli mit Zweitaktmotor konnten in vergangenen Zeiten damit punkten, dass sie relativ verbrauchsarm und platzsparend Einzelpersonen transportieren, die ein motorisiertes Fortbewegungsmittel bevorzugen oder benötigen. Mit dem Aufkommen von E-Bikes und Elektro-Töffli haben sie dieses Alleinstellungsmerkmal allerdings verloren. Umso mehr treten die Nachteile von Zweitakter-Töffli in den Vordergrund: Sie erzeugen sehr hohe Schadstoffemissionen. Gerade für Velofahrerinnen und Velofahrer ist es darum eine Zumutung, hinter einem Zweitakter-Töffli fahren zu müssen. Zudem sind diese Fahrzeuge grotesk laut.

In manchen Städten im Ausland, aber auch in Genf, wurden für Fahrzeuge mit schlechten Abgaswerten Fahrverbote eingeführt. Diese Fahrzeuge dürfen dann in bestimmten Zonen nicht mehr benutzt werden. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, welcher rechtliche Spielraum im Kanton Bern besteht, um ähnliche Einschränkungen, beispielsweise für Zweitakter-Töffli, zu erlassen.

Gemäss Artikel 53 Absatz 1 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) dürfen die «durch das Fahrzeug erzeugten Geräusche das technisch vermeidbare Mass nicht überschreiten». Angesichts des Umstands, dass heute hervorragende Alternativen zu Zweitakter-Töffli bestehen, stellt sich die Frage, ob diese Bestimmung nicht verschärft werden sollte (vgl. Frage 3).

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass Zweitakter-Töffli bezüglich Lärm- und Schadstoffemissionen schlecht abschneiden, insbesondere im Vergleich mit ähnlichen Fahrzeugen wie E-Bikes und Elektro-Töffli?
2. Welche rechtlichen Möglichkeiten haben bernische Gemeinden und der Kanton Bern im Rahmen des übergeordneten Rechts, um die Nutzung von Fahrzeugen aufgrund ihres Schadstoffausstosses einzuschränken?

3. Kantone und Gemeinden haben die Möglichkeit, die Nutzung von lärmigen Geräten wie Rasenmähern oder Laubbläsern – nicht selten handelt es sich um solche mit Zweitaktmotor – einzuschränken. Besteht diese Möglichkeit auch für die Einschränkung der Nutzung von Zweitakter-Töffli?
4. Artikel 53 Absatz 1 VTS verbietet zwar technisch vermeidbaren Lärm insofern, als schalldämpfende Massnahmen verlangt werden. Zugleich erlaubt die Bestimmung aber implizit die Benutzung unnötiger lauter Motortypen, deren Lärmemissionen durch schalldämpfende Massnahmen nicht in befriedigender Weise reduziert werden können. Hält der Regierungsrat diese Bestimmung in Bezug auf Zweitakter-Töffli für zielführend – insbesondere angesichts der bestehenden Alternativen (E-Bike, Elektro-Töffli)?
5. Verschlimmern sich die Abgas- und Lärmemissionen von Zweitakter-Töffli mit der Zeit? Wenn ja, müssen Zweitakter-Töffli regelmässig zur Fahrzeugkontrolle?
6. Was spricht aus Sicht des Regierungsrats heute noch für die Anschaffung und die Benutzung von Zweitakter-Töffli? Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass eine Neuzulassung von Zweitakter-Töffli heute keinen Sinn mehr ergibt?
7. Welche Rolle sieht der Regierungsrat für Zweitakter-Töffli im Verkehrssystem der Zukunft (z. B. als reine Veteranenfahrzeuge)?
8. Zweitakter-Töffli sind manchmal das erste motorisierte Fahrzeug für Jugendliche. Wird im Verkehrskundeunterricht in der Schule darauf aufmerksam gemacht, dass Elektro-Töffli und E-Bikes eine zeitgemässe Alternative darstellen? Wenn nein, ist der Regierungsrat bereit, künftig dahingehend zu sensibilisieren?
9. Sieht der Regierungsrat weitere Möglichkeiten, Elektro-Töffli und E-Bikes als Ersatz für Zweitakter-Töffli zu fördern?

Antwort des Regierungsrates

Vorbemerkungen:

Gestützt auf Art. 82 Abs. 1 der Bundesverfassung erlässt der Bund Vorschriften über den Strassenverkehr. Das Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) ordnet den Verkehr auf den öffentlichen Strassen. Die Befugnisse der Kantone und Gemeinden richten sich nach Art. 3 SVG. Die Kantone sind dabei befugt, für bestimmte Strassen ausserhalb der vom Bund festgelegten Durchgangsstrassen örtliche Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs zu erlassen.

Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger. Er trifft dabei die Anordnung, die der Sicherheit im Verkehr dienen, sowie der Vermeidung von Lärm, Staub, Rauch, Geruch und anderen schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Fahrzeugbetriebs (Art. 8 Abs. 1 SVG). Die Fahrzeugart «Motorfahrrad» wird in Art. 18 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41) definiert. Darunter fallen sowohl Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor als auch solche mit elektrischem Antrieb mit oder ohne Tretunterstützung. Sie müssen die technischen Anforderungen nach Art. 175 ff. VTS erfüllen. Die Zulassung der Fahrzeuge richtet sich nach Art. 90 ff. der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV, SR 741.51).

Im Jahr 2019 waren 42'325 Motorfahrräder im Kanton Bern zum Verkehr zugelassen. Davon entfielen rund 25'000 Motorfahrräder auf die schnellen E-Bikes (Tretunterstützung bis 45 km/h). Ende 2020 erhöhte sich die Gesamtzahl auf rund 45'500 Motorfahrräder. Ende 2021 wird diese Zahl bei ca. 47'000 Mofas liegen. Die Steigerung ist einzig auf die Neuzulassung von elektrisch angetriebenen Motorfahrrädern, namentlich E-Bikes zurückzuführen. Die Zahl der Motorfahrräder mit Verbrennungsmotor dürfte

sich aufgrund der Altersstruktur dieser Fahrzeuge eher weiter rückläufig entwickeln oder bei maximal 17'000 Fahrzeugen stagnieren.

Gestützt auf die beim Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA) vorhandenen Informationen lässt sich folgendes zu den Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern erkennen:

Klassische zwei-Takt Mofas:

14-16 Jahre	40%
17-64 Jahre	25%
> 65 Jahre	35%

⇒ Wohnen mehrheitlich auf dem Land

E-Bike (Tretunterstützung bis 45 km/h)

< 30 Jahre	15%
30-60 Jahre	65%
> 60 Jahre	20%

⇒ Wohnen mehrheitlich in Stadt und Agglomeration

43% der betroffenen Personen befinden sich nach Schätzung des zuständigen Fachbereichs nicht im Erwerbsalter.

Frage 1:

Der Regierungsrat teilt die Ansicht, dass 2-Takt Motorfahräder bezüglich Lärm- und Schadstoffemissionen schlechter abschneiden als E-Bikes und Elektro-Motorfahräder. Dies belegt eine internationale Studie des Paul Scherrer Instituts, welche im Jahr 2014 publiziert wurde.¹

Frage 2:

Wie in den Vorbemerkungen festgehalten, können die Kantone und Gemeinden in beschränktem Umfang örtliche Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs erlassen. Beschränkungen oder Anordnungen können erlassen werden, soweit der Schutz der Bewohner oder gleichermassen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung, die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen, die Sicherheit, die Erleichterung oder die Regelung des Verkehrs, der Schutz der Strasse oder andere in den örtlichen Verhältnissen liegende Gründe dies erfordern. Aus solchen Gründen können insbesondere in Wohnquartieren der Verkehr beschränkt und das Parkieren besonders geregelt werden (Art. 3 Abs. 4 SVG). Die Zuständigkeiten im Kanton sind in Art. 66 des kantonalen Strassengesetzes (SG, BSG 732.11) festgelegt. Die Anordnung von Verkehrsmassnahmen richtet sich nach den Vorgaben in Art. 42 ff. der kantonalen Strassenverordnung (SV, BSG 732.111.1).

Frage 3:

Örtliche Beschränkungen sind nur im Rahmen der oben erwähnten rechtlichen Grundlagen möglich. Nach Art. 44 Abs. 2 Bst. b SV sind grundsätzlich örtlich beschränkte Fahrverbote auf Strecken oder in Zonen denkbar. Es darf hingegen bezweifelt werden, dass Fahrverbote für 2-Takt-Motorfahräder angemessen wären, solange diese die technischen Zulassungsnormen erfüllen und die Fahrzeugführer nicht unnötigen Lärm im Sinn des SVG erzeugen.

Frage 4:

Die eidgenössisch festgelegten Geräuschvorschriften bei den 2-Takt Motorfahrädern haben sich im Verlauf der Jahre wie folgt entwickelt:

¹ <https://www.psi.ch/de/media/forschung/unscheinbare-dreckschleudern-auf-zwei-raedern>

Einführung	Grenz- wert	Messmethode	Bemerkungen
01.01.1952	90 dB (B)	Standmessung 7m vom Fahrzeugrand bei der Drehzahl der Grössten Motorleistung.	
01.01.1953	85 dB (B)	Standmessung 7m vom Fahrzeugrand bei der Drehzahl der Grössten Motorleistung.	80 dB (B) zusätzlich 5 dB (B) Toleranz für Maschinenlärm.
01.01.1958	75 dB (B)	Standmessung 7m vom Fahrzeugrand bei der Drehzahl der Grössten Motorleistung.	
01.01.1961	73 dB (B)	Standmessung 7m vom Fahrzeugrand bei der Drehzahl der Grössten Motorleistung.	
01.01.1963	70 dB (B)	Standmessung 7m vom Fahrzeugrand bei der Drehzahl der Grössten Motorleistung.	
01.01.1969	90 dB (A)	Standmessung 7m vom Fahrzeugrand bei der Drehzahl der Grössten Motorleistung.	Einführung der Bau- und Aus-rüstungsverordnung (BAV)
01.07.1977	68 dB (A)	Geräuschmessung in Vorbeifahrt mit Höchstgeschwindigkeit	Übergangsvorschrift, ver-schärfte Standmessung bis 31.12.1978
01.10.1982	67 dB (A)	Geräuschmessung in Vorbeifahrt mit Höchstgeschwindigkeit	
01.10.1986	66 dB (A)	Geräuschmessung in Vorbeifahrt mit Höchstgeschwindigkeit	Dieser Grenzwert ist bis heute noch gültig. Vergleich: Kleinmotorräder ab 1.10.2003, Grenzwert 71 dB (A) bei Höchstgeschwindigkeit (grösser 25 km/h bis 45 km/h).

Da die in Frage stehenden Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h aufweisen dürfen, werden diese vorwiegend mit Höchstdrehzahl betrieben. Somit fällt das Geräusch als lästig auf.

Frage 5:

Die Grundlagen sowie die Entwicklung der Emissionsgrenzwerte können dem Bericht «Entwicklung der schweizerischen Gesetzgebung im Bereich der Abgasemissionen von Motorfahrzeugen und Maschinen» (BAFU, März 2019, Ziffer 1.8 Tabelle 7) entnommen werden.²

Die Verordnung über die Abgasemissionen von Motorfahrzeugen (FAV 4, SR 741.435.4) trat am 1.10.1988 in Kraft und gilt für alle Fahrzeuge, die ab diesem Zeitpunkt neu für den Strassenverkehr zugelassen werden. Die vorangehenden Grenzwerte wurden dadurch um 90 bis 94 % gesenkt. Diese neue Norm schrieb auch vor, dass Motorfahräder mit einem Katalysator ausgerüstet und mit unverbleitem Benzin betrieben werden müssen. Vor diesem Zeitpunkt zugelassene Fahrzeuge haben die bis dahin geltenden Normen zu erfüllen.

Grundsätzlich kommt beim Betrieb der Fahrzeuge Art. 29 SVG zu Anwendung. Fahrzeuge dürfen nur in betriebssicherem und vorschriftsgemäsem Zustand verkehren. Sie müssen so beschaffen und unterhalten sein, dass die Verkehrsregeln befolgt werden können und dass Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet und die Strassen nicht beschädigt werden.

Gemäss Art. 33 VRV dürfen Fahrzeugführer, Mitfahrende und Hilfspersonen, namentlich in Wohn- und Erholungsgebieten und nachts, keinen vermeidbaren Lärm erzeugen. Untersagt sind unter anderem das

² https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/luft/fachinfo-daten/entwicklung_der_schweizerischengesetzgebungimbereichderabgasemis.pdf.download.pdf/entwicklung_der_schweizerischengesetzgebungimbereichderabgasemis.pdf

andauernde, unsachgemässe Benützen des Anlassers und unnötige Vorwärmen und Laufenlassen des Motors stillstehender Fahrzeuge; hohe Drehzahlen des Motors im Leerlauf, beim Fahren in niedrigen Gängen; zu schnelles Beschleunigen des Fahrzeugs, namentlich beim Anfahren; das fortgesetzte unnötige Herumfahren in Ortschaften. Bezüglich Abgas und Rauchentwicklung ist Art. 34 VRV massgebend. Motorfahrzeuge sind so zu unterhalten und zu benützen, dass sie keinen vermeidbaren Rauch entwickeln. Der Motor ist auch bei kürzeren Halten abzustellen, wenn dies das Wegfahren nicht verzögert.

Die Geräusch- und Abgasqualität von Mofas verschlimmert sich nicht mit zunehmendem Alter. Dies unter der Voraussetzung, dass der Unterhalt und die Wartung gemäss Vorgaben des Herstellers erfolgen und keine Veränderungen an den Fahrzeugen vorgenommen werden.

Art. 33 VTS schreibt für Motorfahräder keine periodische Fahrzeugprüfung vor. Mit der Revision der VTS (in Kraft ab 1.06.2015) wurde Art. 33 Abs. 4 VTS aufgehoben, wonach die Zulassungsbehörde auch bei Motorfahrädern Nachprüfungen durchführen kann. Nicht aufgehoben wurde hingegen die ausserordentliche Prüfpflicht nach Art. 34 VTS aufgrund eines Polizeirapports oder bei technischen Änderungen.

Die Kantonspolizei hat in folgendem Umfang technische Untersuchungen an Mofas vorgenommen:

Jahr	2020	2019	2018	2017	2016
Anzahl	233	171	221	193	173

Die Verkehrsprüfzentren des SVSA prüfen jährlich aufgrund polizeilicher Rapporte rund 100 Motorfahräder.

Frage 6:

1970 verkehrten in der Schweiz mehr als eine halbe Million Motorfahräder. «Man wolle der Landjugend den Zugang zu Gymnasien und Berufsschulen erleichtern, hatte der Bundesrat argumentiert. Mit Erfolg: ländliche, hügelige, verzettelt besiedelte Gebiete avancierten zu Töffli-Regionen par excellence, wobei sich nicht nur Jugendliche mit den Zweirädern herumfuhren. Auch von Landwirten und Arbeitern wurden Mofas rege genutzt. Auf dem Höhepunkt der Töffli-Euphorie kam in Kantonen wie Bern, Obwalden oder Solothurn auf sieben Einwohner ein Gefährt.³»

Der Fahrzeugmarkt führt im Bereich der 2-Takt Motorfahräder kaum mehr zur Zulassung von Neufahrzeugen. Die in Verkehr gesetzten Fahrzeuge sind in der Regel mehr als 30 Jahre alt. Sie entsprechen den jeweils bei der Erstzulassung geltenden Vorschriften und sind somit technisch im Verkehr zugelassen.

Auch wenn es im Vergleich zu den Motorfahrädern mit Verbrennungsmotoren heute ökologischere und klimafreundlichere Transportmittel gibt, besitzt das Fahrzeug bei einem Teil der Bevölkerung auch eine nostalgische Sympathie. Die Wahl eines individuellen Verkehrsmittels ist immer auch durch Emotionen bestimmt und beruht nicht immer nur auf Sachkriterien. Der Kaufentscheid (Gebraucht- oder Neufahrzeug) folgt zudem wirtschaftlichen Kaufkraftkriterien, was vor allem bei jungen Verkehrsteilnehmenden ins Gewicht fallen dürfte. Dies Tatsachen treffen nicht nur bei der Benützung von Motorfahrädern zu.

Frage 7:

Zulassungsbeschränkungen oder Verbote aufgrund der technischen Bauart des Fahrzeugs können einzig durch den Bund erlassen werden. Markteinschränkungen haben sich an internationalen Abkommen zu orientieren. Entsprechende Absichten bestehen nach Rücksprache beim Bund nicht.

Eine Beschränkung auf die Verwendung als «Veteranenfahrzeug» ist nicht zielführend. Die Weisungen für Veteranenfahrzeuge des Bundesamts für Strassen haben keinen direkten Einfluss auf die Zulassung

³ <https://blog.nationalmuseum.ch/2020/03/toeffli-erobert-die-schweiz/>

eines Fahrzeugs. Sie stellen einzig fest, unter welchen Bedingungen diese Fahrzeuge einen Sonderstatus erhalten und dadurch von gewissen Erleichterungen profitieren können. Die Weisungen sind auf Motorwagen und Motorräder ausgerichtet, die einer Nachprüfungspflicht unterliegen.

Frage 8:

Im Rahmen des polizeilichen Verkehrsunterrichts werden die Schülerinnen und Schüler auf den Gebrauch, die Handhabung und die Problematiken im Zusammenhang mit den verschiedenen Fahrzeugarten sensibilisiert. Im Unterricht auf Stufe 7. Klasse (Mensch und Mobilität) werden die Jugendlichen im Unterricht in den Ressourcengemeinden am Rande darauf sensibilisiert, dass das System Strassenverkehr generell Auswirkungen auf Mensch und Umwelt hat (jedoch wird hierfür nicht direkt auf die Umwelteinflüsse durch das "Töfflifahren" eingegangen, da dies nicht das Thema des polizeilichen Verkehrsunterrichts ist). Durch die entsprechende Themenwahl sollten die Schülerinnen und Schüler aber erkennen und unterscheiden können, welche Mobilitätsformen sich nachteilig auf die Umwelt auswirken und welche Konsequenzen sich daraus ergeben würden. In Verbindung mit dem Schulfach "Natur-Mensch-Gesellschaft" (NMG) können die Schülerinnen und Schüler im Anschluss die entsprechenden Zusammenhänge zum Thema Umweltbelastung, Ressourcen etc. herstellen. Das "Töffli" wird vor allem dann zum Thema, wenn es ums klassische Abändern ("Töffli-Frisieren") geht.

Frage 9:

Der Regierungsrat sieht aktuell keine Möglichkeit, die Verschrottung von 2-Takt Motorfahrrädern und den Austausch durch E-Bikes oder andere elektrisch betriebene Motorfahrräder zu forcieren. Angesichts der stagnierenden Zahl an 2-Takt-Motorfahrrädern und der meist kurzen Distanzen ihres Einsatzes stuft der Regierungsrat den Nutzen solcher Aktionen zudem als gering ein.

Verteiler

– Grosser Rat