

Verkehrsregelnverordnung (VRV)

Sicherung von Kindern	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 3a Abs. 4 4 Auf Plätzen mit Sicherheitsgurten müssen Kinder unter sieben Jahren mit einer nach ECE-Reglement Nr. 44 geprüften Kinderrückhaltevorrichtung (z. B. Kindersitz) gesichert werden, ausser auf speziell für Kinder zugelassenen Sitzplätzen. Kinder von sieben bis zwölf Jahren müssen mit einer solchen Kinderrückhaltevorrichtung oder den vorhandenen Sicherheitsgurten gesichert werden.</p>	<p>Art. 3a Abs. 4 4 Der Fahrzeugführer hat sicher zu stellen, dass Kinder unter zwölf Jahren auf Plätzen mit Sicherheitsgurten gesichert sind. Sind sie kleiner als 150 cm, ist eine geeignete, mindestens nach ECE-Reglement Nr. 44/03 geprüfte Kinderrückhaltevorrichtung (z. B. Kindersitz) zu verwenden. Lediglich mit den vorhandenen Sicherheitsgurten gesichert werden müssen Kinder ab 4 Jahren auf speziell für Kinder zugelassenen Sitzplätzen sowie Kinder ab 7 Jahren in Gesellschaftswagen.</p>
<p>Erläuterungen: Verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass die Verletzungswahrscheinlichkeit von Kindern mit einer Körpergrösse von unter 150 cm in Kinderrückhaltevorrichtungen wesentlich geringer ist als wenn sie mit den Sicherheitsgurten gesichert sind. Dies ist auch dann der Fall, wenn die Kinder älter als 7 Jahre sind. Damit für diese dasselbe Sicherheitsniveau wie für Erwachsene sicher gestellt ist, soll die bestehende Vorschrift verschärft und die in der Richtlinie 2003/20/EG enthaltene Regelung übernommen werden. Diese Änderung zugunsten der Verkehrssicherheit verursacht kaum finanziellen Aufwand, da ein Kindersitz der Gruppe 2/3, welcher ab einem Alter von etwa 5 Jahren verwendet wird, in der Regel eingesetzt werden kann, bis das Kind 12 Jahre alt oder 150 cm gross ist. Bei Gesellschaftswagen wird aber auf die vorgeschlagene Anhebung des Alters von bisher 7 auf 12 Jahre verzichtet, weil dies zu grösseren Umsetzungsschwierigkeiten führen dürfte. Aufgrund der geringeren Verzögerung beim Bremsen erscheint dies sicherheitstechnisch vertretbar.</p> <p>Ebenso wird in Anlehnung an die erwähnte Richtlinie vorgeschlagen, dass nur noch Kinderrückhaltevorrichtungen verwendet werden dürfen, welche mindestens die Anforderungen des ECE-Reglements Nr. 44/03 erfüllen. Dieses Reglement wurde 1995 beschlossen. Kindersitze die nach älteren Reglementen produziert wurden, dürfen nicht mehr verwendet werden. Sie erfüllen die heutigen Sicherheitsanforderungen nicht mehr. Die Anforderungen etwa an den Seitenaufprallschutz oder die Gurtführung sind gestiegen. Nach welcher Norm die Kinderrückhaltevorrichtung zugelassen ist, ist aus der auf dem Kindersitz angebrachten orangen Etikette ersichtlich: Wenn die Prüfnummer unter dem «E» in einem Kreis mit einem «03» beginnt, sind die Anforderungen des ECE-R 44/03 erfüllt, mit einem «04» jene des neuen ECE-R 44/04.</p> <p>Speziell für Kinder zugelassene Sitze mit Gurten in Fahrzeugen für Schülertransporte müssen einen gleichwertigen Schutz wie Kindersitze nach ECE-Reglement für die betreffende Altersgruppe gewährleisten. Sie sollen deshalb gemäss VTS-Änderungsvorschlag (Art. 107 Abs. 3) nicht mehr generell, sondern nur noch bei entsprechendem Nachweis mit kantonaler Bewilligung für die Beförderung von Schulkindern zugelassen werden. Dies soll nach einer Übergangsfrist auch für bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge gelten. Bezüglich den speziell für Kinder zugelassenen Sitzplätzen wird klargestellt, dass diese ohne zusätzliche Kinderrückhaltevorrichtungen nur von Kindern benutzt werden dürfen, die mindestens 4 Jahre alt sind.</p> <p>Sodann wird ausdrücklich festgehalten, dass der Fahrzeugführer für die ordnungsgemässe Sicherung von Kindern bis 12 Jahre verantwortlich ist.</p>	

Höchstgeschwindigkeit von Bussen im öffentlichen, konzessionierten Linienverkehr	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 5 Abs. 2 Bst. a 2 Auf Autobahnen und Autostrassen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 100 km/h für:</p> <p>a. Gesellschaftswagen, ausgenommen Gelenkbusse;</p>	<p>Art. 5 Abs. 2 Bst. a 2 Auf Autobahnen und Autostrassen beträgt die Höchstgeschwindigkeit 100 km/h für:</p> <p>a. Gesellschaftswagen, ausgenommen Gelenkbusse und Busse im öffentlichen, konzessionierten Linienverkehr</p>
<p>Erläuterungen: Im Rahmen einer Arbeitsgruppe (BAV, ASTRA, bfu) wurde geprüft, inwiefern an den Privilegien (Stehplätze und Ausnahme von der Gurtentragpflicht) für Busse im öffentlichen Verkehr (öV) auf Autobahnen festgehalten werden soll. Die genauere Betrachtung der einzelnen Risikofaktoren zeigte, dass an den Privilegien festgehalten werden kann, sofern die Höchstgeschwindigkeit von Bussen im Linienverkehr auf 80 km/h beschränkt wird.</p>	

Überschreitung von Achslasten Motion 05.3520 Carlo Schmid-Sutter
<p>Erläuterungen: Die nachfolgenden Änderungsvorschläge zu Artikel 67 Absatz 8 und Artikel 67 Absätze 2 bis 9 betreffen die Umsetzung der Motion 05.3520 von Herrn Ständerat Carlo Schmid-Sutter vom 29. September 2005, die vom Ständerat am 15. Dezember 2005 und vom Nationalrat am 1. Oktober 2007 angenommen wurde. Die Motion verlangt:</p> <p>a. Überschreitung der Achslasten nur als Verkehrsregelverletzung behandeln, wenn gleichzeitig das Gesamtgewicht des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination überschritten ist (Hauptantrag), oder</p> <p>b. Achslastbestimmungen ersatzlos aufheben (Eventualantrag), oder</p> <p>c. angemessene Toleranz bei Überschreitung der Achslasten einführen (Eventualantrag).</p> <p>Wir stellen die Punkte a und b zur Diskussion, da diese den politischen Willen der Mehrheit im Parlament wiedergeben. Das ASTRA favorisiert bei der Umsetzung der Motion den Hauptantrag des Motionärs.</p>

Hauptantrag: Überschreitung der Achslasten nur als Verkehrsregelverletzung behandeln, wenn gleichzeitig das Gesamtgewicht des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination überschritten ist	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 67 Abs. 8 8 ...</p>	<p>Art. 67 Abs. 8 8 Die zulässigen Achslasten nach den Absätzen 2, 3, 6 und 7 dürfen überschritten werden, wenn das zulässige Betriebsgewicht der Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen nach den Absätzen 1, 3 und 5 und die Garantie über die Tragkraft der einzelnen Achsen (Art. 41 Abs. 2 VTS) eingehalten sind.</p>
<p>Erläuterungen: Mit der Änderung wird dem Anliegen und der Begründung des Motionärs, wonach für den Fahrzeugführer die Erkennbarkeit der tatsächlichen Achslasten nicht immer einfach ist, am besten Rechnung getragen. Überschreitungen der Achslasten, die sich – ohne Überschreitung des zulässigen Betriebsgewichts des Fahrzeugs – bei Ausliefer- und Sammelfahrten durch die Verschiebung des Fahrzeugschwerpunktes ergeben können, werden so differenzierter beurteilt und nicht mehr a priori geahndet.</p>	

<p>7 Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1997 erstmals zum Verkehr zugelassen worden sind, beträgt die zulässige Achslast nach Absatz 2 Buchstabe f 20,00 t, wenn dabei die höchstzulässige Achslast von 10,00 t je Achse nicht überschritten wird.</p>	<p>7 Aufgehoben</p>
<p>8 ...</p>	<p>8 Unverändert</p>
<p>9 Das ASTRA kann Weisungen erlassen über die höchstzulässigen Achsbelastungen und das minimale Adhäsionsgewicht bei Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten.</p>	<p>9 Das ASTRA kann Weisungen erlassen über das minimale Adhäsionsgewicht bei Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten.</p>

Erläuterungen:

Die Schweiz hat sich im Landverkehrsabkommen mit der EG verpflichtet, gleichwertige Rechtsvorschriften anzuwenden; die in der Schweiz geltenden Achslasten entsprechen denjenigen des europäischen Rechts. Mit der ersatzlosen Aufhebung der Achslastbestimmungen könnten im grenzüberschreitenden Verkehr Vollzugsprobleme entstehen, da mit der Aufhebung dieser Verkehrsregel quasi «Freie Fahrt» signalisiert wird. Ausländische Fahrzeuge müssten in Ermangelung einer schweizerischen Verkehrsregel hinsichtlich der Achslasten nach den jeweiligen nationalen Zulassungskriterien beurteilt werden, was in Bezug auf die höchstmögliche Achsbelastung zu sehr unterschiedlichen Resultaten führen dürfte. Eine fehlende Regelung dürfte auch dazu führen, dass Achsen willentlich hoch belastet werden, was sich wiederum negativ auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit auswirken würde.

Stroh-, Heu- und Sandtransporte

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 73 Abs. 5 5 ...</p>	<p>Art. 73 Abs. 5 5 Ladungen und Teile von Ladungen, die abgeweht werden können wie Stroh, Heu, oder Sand, sind in geschlossenen Fahrzeugen oder Behältern zu befördern oder mit geeigneten Abdeckungen zu überdecken; dies gilt nicht für Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h.</p>

Erläuterungen:

Verschiedene Kantone haben hinsichtlich der Sicherung von Ladung, die während der Fahrt abgeweht werden kann, Präzisierungen gewünscht. Anlass gegeben haben u.a. massive Störungen im Strassenentwässerungssystem (Verstopfungen), Brandfälle mit Strohtransporten (weggeworfene Zigarettenkippen) sowie Verkehrsunfälle (rutschige Fahrbahn).

Überhöhe bei doppelstöckigen Linienbussen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 76 Abs. 1</p> <p>1 Wenn es die örtlichen Verhältnisse gestatten, können die Kantone auf ihrem Gebiet für Fahrzeuge zum Personentransport, die ausschliesslich im regionalen fahrplanmässigen Verkehr konzessionierter Transportunternehmungen eingesetzt werden, Ausnahmen bewilligen hinsichtlich Gesamtgewicht, Achsbelastung und Kreisfahrbedingungen und nach den Absätzen 2–4 auch hinsichtlich des Mitführens von Anhängern und der Ausmasse der Fahrzeuge. Werden Nationalstrassen befahren, so dürfen die Ausnahmen nur mit Zustimmung des ASTRA bewilligt werden.</p> <p>2 Die Kantone können an Gesellschaftswagen bewilligen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. einen Normalanhänger zum Personentransport und zusätzlich einen Gepäckanhänger bis 3,5 t Gesamtgewicht; oder b. einen Anhänger zum Sachentransport. <p>3 Sie können an Gelenkbussen und Sattelmotorfahrzeugen zum Personentransport höchstens einen Gepäckanhänger bis 3,5 t Gesamtgewicht bewilligen.</p> <p>4 Sie können eine Breite bis 2,55 m auch auf Strassen mit einer signalisierten Höchstbreite bewilligen sowie die folgenden Höchstlängen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 25 m beim Gelenkbus; b. 18,75 m beim Sattelmotorfahrzeug mit Gepäckanhänger; c. 25 m beim Gesellschaftswagen mit Anhänger zum Personentransport; d. 28 m beim Gesellschaftswagen, wenn ein Anhänger zum Personentransport und ein Gepäckanhänger mitgeführt werden, und beim Gelenkbus mit Gepäckanhänger. <p>5 ...</p>	<p>Art. 76 Abs. 1 und 5</p> <p>1 Wenn es die örtlichen Verhältnisse gestatten, können die Kantone auf ihrem Gebiet für Fahrzeuge zum Personentransport, die ausschliesslich im regionalen fahrplanmässigen Verkehr konzessionierter Transportunternehmungen eingesetzt werden, Ausnahmen bewilligen hinsichtlich Gesamtgewicht, Achsbelastung und Kreisfahrbedingungen und nach den Absätzen 2–5 auch hinsichtlich des Mitführens von Anhängern und der Ausmasse der Fahrzeuge. Werden Nationalstrassen befahren, so dürfen die Ausnahmen nur mit Zustimmung des ASTRA bewilligt werden.</p> <p>2 Unverändert</p> <p>3 Unverändert</p> <p>4 Unverändert</p> <p>5 Sie können bei doppelstöckigen Gesellschaftswagen eine Höhe bis 4,20 m bewilligen.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Aufgrund des zunehmenden Passagieraufkommens setzen konzessionierte Transporteure vermehrt Doppelstock-Busse im Linienverkehr ein. Aus Kostengründen werden Fahrzeuge «ab Stange» gekauft, die bereits in vielen europäischen Städten verkehren. Diese speziell für den Linienverkehr konzipierten Fahrzeuge weisen jedoch i.d.R. eine leichte Überhöhe auf (ca. 4,06 m). Ein Umbau dieser Fahrzeuge ist nicht möglich. Das ASTRA hat im Einzelfall die Zulassung dieser Fahrzeuge für den Einsatz im regionalen fahrplanmässigen Linienverkehr mittels Verfügung ermöglicht. Mit der Änderung der VRV sollen künftig die Kantone diese Fahrzeuge in eigener Kompetenz zulassen können.</p>	

Beförderung von Kranzubehör Motion 06.3169 Hess Hans	
Der Transport von Kranzubehör soll bezüglich Ausnahmen vom Höchstgewicht wie eine unteilbare Ladung behandelt werden	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 80 Abs. 1 1 Ausnahmen von den gesetzlichen Höchstmassen und Höchstgewichten (Art. 64–67) sind nur zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. für die Überführung und Verwendung von Ausnahmefahrzeugen, namentlich Arbeits- und Raupenfahrzeugen, die wegen ihrer Zweckbestimmung den Vorschriften nicht entsprechen können; b. für die Beförderung eines unteilbaren Gutes, wenn die Vorschriften trotz Verwendung geeigneter Fahrzeuge nicht eingehalten werden können; von dieser Regel kann zur Vermeidung eines zweiten Transportes abgewichen werden, wenn ein Arbeitsmotorwagen eigene Bestandteile, z. B. Kranarme, mitführt. 	<p>Art. 80 Abs. 1 Bst. c 1 Unverändert</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Unverändert b. Unverändert c. für die Beförderung von Kranzubehör, namentlich Gegengewichte, zum oder vom Arbeitsort des Krans.
<p>Erläuterungen: Umsetzung der Motion 06.3169 von Herrn Ständerat Hans Hess, die vom Ständerat am 21. März 2007 und vom Nationalrat am 6. Dezember 2007 angenommen wurde.</p>	

Inkrafttreten
1. März 2010 (geplant, ohne Gewähr)