



Bern, 14. Mai 2025

Änderung der Verkehrsregelnverordnung be- züglich Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot, Bewilligungen für Ausnah- metransporte und motorsportliche Veranstal- tungen

Erläuternder Bericht
zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens



Übersicht

Das Parlament hat am 17. März 2023 eine Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG¹) beschlossen. Im Rahmen dieser Teilrevision hat es dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt, Überschreitungen des höchstzulässigen Gewichts und der Höchstlänge für gewisse Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zuzulassen. Weiter hat das Parlament das Verbot von Rundstreckenrennen im SVG aufgehoben. Basierend darauf werden mit der vorliegenden Teilrevision der Verkehrsregelverordnung (VRV²) Folgeanpassungen vorgeschlagen.

Unabhängig davon sollen der Katalog der Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot sowie die Regelungen der Bewilligung von Fahrten mit Ausnahmefahrzeugen und -transporten an veränderte Verhältnisse angepasst werden.

Ausgangslage und Inhalt der Vorlage

Folgende Regelungen sollen in der Verkehrsregelverordnung angepasst werden:

Sonntags- und Nachtfahrverbot

In jüngster Zeit geltend gemachte Forderungen betreffen den Transport lebender Tiere und leicht verderblicher Güter sowie Fahrten des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) und die Verwendung gewisser Raupenfahrzeuge. Ausserdem sollen Fahrten auf Nachtbaustellen von wichtiger Infrastruktur künftig nicht mehr der Bewilligungspflicht unterstehen, sondern generell vom Fahrverbot ausgenommen sein.

Bewilligungen für Ausnahmefahrzeuge und -transporte

Die Wirtschaft erwartet heute, dass Bewilligung rasch, vorzugsweise innerhalb eines Arbeitstages bearbeitet werden. Deshalb soll eine klare Regelung der Zuständigkeiten und der Zusammenarbeit zwischen den Behörden vorgeschlagen werden.

Sportliche Veranstaltungen

Mit der SVG-Revision vom 17. März 2023 wurde die Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen beschlossen. Als Folge sind die Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Verbot in der VRV aufzuheben. Das ASTRA soll zur Regelung des Vollzugs der Bewilligungserteilung durch die Kantone Weisungen erlassen können.

Aufhebung Befristung Mehrgewichtskompensation

Der Bundesrat hat 2021 in Anlehnung an das EU-Recht die Möglichkeit geschaffen, für alternative und emissionsfreie Antriebssysteme Abweichungen von gesetzlichen Höchstwerten hinsichtlich Gewichte und Abmessungen zuzulassen. Mangels anderer Gesetzesgrundlagen hat der Bundesrat diese Bestimmungen gestützt auf Artikel 106 Absatz 5 SVG als «vorläufige Massnahmen» erlassen, die sich bis zur gesetzlichen

¹ Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01).

² Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11).

Regelung als notwendig erwiesen und sie befristet. Mit der SVG-Revision vom 17. März 2023 hat das Parlament dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt, Überschreitungen des höchstzulässigen Gewichts und der Höchstlänge für gewisse Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zuzulassen (Art. 9 Abs. 2^{bis} SVG). Die Befristung der betreffenden Bestimmungen im Verordnungsrecht kann deshalb aufgehoben werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Grundzüge der Vorlage.....	6
1.1	Ausnahmefahrzeuge und -transporte.....	6
1.1.1	Ergänzung der zulässigen Dauerbewilligungen von Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten (Art. 78 Abs. 2 VRV).....	6
1.1.2	Aufhebung der 50 t-Regelung auf Autobahnen (Art. 79 Abs. 3 VRV).....	6
1.1.3	Vereinfachtes Zustimmungsverfahren für die Erteilung der Bewilligungen von Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten (Art. 79 Abs. 5 VRV).....	7
1.1.4	Ergänzung der Zuständigkeit für die Erteilung der Bewilligungen von Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten (Art. 79 Abs. 5 VRV).....	7
1.2	Sonntags- und Nachtfahrverbot.....	8
1.2.1	Ausnahme für Fahrzeuge der Zollbehörden (Art. 91a Abs. 1 Bst. d VRV).....	8
1.2.2	Ausdehnung der Ausnahme für Schlachttiere und Sportpferde auf alle lebenden Tiere (Art. 91a Abs. 1 Bst. h VRV).....	8
1.2.3	Ausdehnung der Ausnahme für Schnittblumen auf leicht verderbliche Waren (Art. 91a Abs. 1 Bst. i VRV).....	9
1.2.4	Ausdehnung der Ausnahme für Pistenfahrzeuge (Art. 91a Abs. 1 Bst. k ^{bis} VRV).....	10
1.2.5	Überführen von bewilligungspflichtigen Fahrten gemäss Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c VRV in eine generelle Ausnahme sowie Ausdehnung auf Fahrten für die Pflege des öffentlichen Raums durch das Gemeinwesen (Art. 91a Abs. 1 Bst. o VRV).....	11
1.2.6	Neuregelung der Leefahrten bei bewilligten Ausnahmen (Art. 92 Abs. 1 und 1 ^{bis} VRV).....	12
1.3	Sportliche Veranstaltungen.....	13
1.3.1	Folgeanpassungen durch Aufhebung des Verbotes von Rundstreckenrennen (Art. 94 VRV).....	13
1.3.2	Folgeanpassungen durch Aufhebung des Verbotes von Rundstreckenrennen (Art. 95 VRV).....	14
1.4	Aufhebung der Befristung für die Mehrgewichtskompensation bei alternativen und emissionsfreien Antriebssystemen.....	15
1.5	Erledigung parlamentarischer Vorstösse.....	16
2	Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht.....	16
2.1	Ausnahmefahrzeuge und -transporte.....	16
2.2	Sonntags- Nachtfahrverbot.....	16
2.3	Sportliche Veranstaltungen.....	16
2.4	Aufhebung der Befristung für Mehrgewichtskompensation bei alternativen und emissionsfreien Antriebssystemen.....	17
3	Erläuterungen zu einzelnen Artikeln.....	17
3.1	Ausnahmefahrzeuge und -transporte.....	17
3.1.1	Art. 78 Abs. 2 VRV.....	17
3.1.2	Art. 79 Abs. 3 VRV.....	17
3.1.3	Art. 79 Abs. 5 VRV (Zustimmung).....	18
3.1.4	Art. 79 Abs. 5 VRV (Zuständigkeit).....	18
3.2	Sonntags- und Nachtfahrverbot.....	18

3.2.1	Art. 91a Abs. 1 Bst. d VRV	18
3.2.2	Art. 91a Abs. 1 Bst. h VRV	18
3.2.3	Art. 91a Abs. 1 Bst. i VRV	18
3.2.4	Art. 91a Abs. 1 lit. k ^{bis} VRV	19
3.2.5	Art. 91a Abs. 1 Bst. o VRV	19
3.2.6	Art. 92 Abs. 1 und 1 ^{bis} VRV.....	20
3.2.7	Art. 92 Abs. 2 Bst. c VRV.....	20
3.3	Sportliche Veranstaltungen.....	20
3.3.1	Art. 94 VRV.....	20
3.3.2	Art. 95 Abs. 5 VRV.....	20
3.4	Aufhebung Befristung Mehrgewichtskompensation	21
3.4.1	Art. 65 Abs. 6 und Art. 67 Abs. 1 ^{quater} VRV	21
3.4.2	Art. 95 Abs. 1 ^{ter} VTS.....	21
4	Auswirkungen.....	21
4.1	Auswirkungen auf den Bund	21
4.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete.....	21
4.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft, Gesellschaft, Umwelt	22
5	Rechtliche Aspekte.....	23
5.1	Verfassungs- und Gesetzmässigkeit.....	23
5.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz.....	23
5.3	Erlassform.....	24
6	Anhang.....	24

Erläuternder Bericht

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausnahmefahrzeuge und -transporte

1.1.1 Ergänzung der zulässigen Dauerbewilligungen von Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten (Art. 78 Abs. 2 VRV)

Ausgangslage

Fahrzeuge, die wegen der Ladung den Vorschriften über Masse und Gewichte nicht entsprechen, sowie Ausnahmefahrzeuge, dürfen auf öffentlichen Strassen nur auf Grund einer schriftlichen Bewilligung verkehren.³ Bewilligungen können in den Fällen gemäss Artikel 78 Absatz 2 Buchstaben a bis f VRV als Dauerbewilligung erteilt werden. Hier fehlt eine explizite Regelung, wonach Dauerbewilligungen für den Transport unteilbarer Güter ausschliesslich auf Nationalstrassen und für die Fahrten von Ausnahmefahrzeugen ausschliesslich auf Nationalstrassen erteilt werden dürfen.

Die beantragte Neuregelung

Die Nationalstrassen, welche in der Zuständigkeit des Bundes liegen, durchqueren jedoch die einzelnen Kantonsgebiete und bilden als eigenständige Verkehrsachsen kantonsübergreifende Abschnitte. Dauerbewilligungen bieten der Wirtschaft und den Bewilligungsbehörden klare Vorteile gegenüber Einzelbewilligungen. Für wiederkehrende Transporte auf gleichen Strecken profitiert die Wirtschaft von tieferen Bewilligungskosten und einer höheren Flexibilität. Die Bewilligungsbehörden können ihren Arbeitsaufwand gegenüber der Ausstellung wiederkehrender Einzelbewilligungen reduzieren. Mit Blick auf die erwähnten Vorteile von Dauerbewilligungen soll die bestehende Regelung dahingehend ergänzt werden, dass Dauerbewilligungen auch für Fahrten von Ausnahmefahrzeugen und für Ausnahmetransporte unteilbarer Güter ausschliesslich auf Nationalstrassen möglich sind.

1.1.2 Aufhebung der 50 t-Regelung auf Autobahnen (Art. 79 Abs. 3 VRV)

Ausgangslage

Artikel 79 Absatz 3 VRV ermächtigt die zuständigen Behörden, eine Einzelbewilligung für ein Betriebsgewicht bis 50 t zu bewilligen. Die Bewilligung kann auch ohne Zustimmung anderer Kantone erteilt werden, wenn die ausserkantonale Fahrt ausschliesslich auf der Autobahn erfolgt. Ob das ASTRA als Eigentümerin der Autobahn konsultiert werden muss, ist umstritten.

Da auf dem Nationalstrassennetz diverse Bauwerke existieren, die nur mit maximal 44 t befahren werden dürften, besteht das Risiko, dass ohne Konsultation des ASTRA Bewilligungen für Transporte bis 50 t auf Nationalstrassen erteilt werden, die nicht für 50 t ausgelegt sind.

³ Vgl. Art. 78 Abs. 1 VRV.

Die beantragte Neuregelung

Mit der Aufhebung von Absatz 3 wird sichergestellt, dass das ASTRA in solchen Fällen künftig konsultiert werden muss. So kann eine Überbeanspruchung der Infrastruktur vermieden werden.

1.1.3 Vereinfachtes Zustimmungsverfahren für die Erteilung der Bewilligungen von Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten (Art. 79 Abs. 5 VRV)

Ausgangslage

Die Zustimmung des ASTRA muss eingeholt werden, wenn Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mehr als 30 m lang, mehr als 3 m breit, mehr als 4 m hoch sind, ein Betriebsgewicht von mehr als 44 t oder eine Achsbelastung von mehr als 12 t aufweisen (Abs. 2 Bst. a). Diese Zustimmung erfolgt aktuell in Form einer Fahrstreckenabklärung. Für jede einzelne Fahrt wird eine separate Anfrage durch den zuständigen Kanton an das ASTRA gestellt und folglich durch das ASTRA eine spezifische Fahrstreckenabklärung ausgestellt. Der Umfang beläuft sich auf rund 10'000 Fahrstreckenabklärungen pro Jahr. Diese Vorgänge sind aufwändig sowie zeitintensiv und sollen mit der Möglichkeit einer vereinfachten Zustimmung erleichtert werden.

Die beantragte Neuregelung

Neu soll das ASTRA seine Zustimmung auch in genereller Form geben können. Konkret ist vorgesehen, dass die vereinfachte Zustimmung in Form einer Strecken- und Bauwerksliste erfolgt, welche das ASTRA den Kantonen zur Verfügung stellt. Daraus können die Bewilligungsbehörden die für ihre Bewilligung verbindlichen Freigaben für die jeweiligen Strecken selbst entnehmen. Das ASTRA wird die Liste regelmässig aktualisieren und die Kantone entsprechend informieren.

1.1.4 Ergänzung der Zuständigkeit für die Erteilung der Bewilligungen von Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten (Art. 79 Abs. 5 VRV)

Ausgangslage

Für die Befahrung von Nationalstrassen mit Ausnahmetransporten oder Ausnahmefahrzeugen muss die Zustimmung des ASTRA auch für das Befahren der Bestandteile der Nationalstrasse nach Artikel 2 der Nationalstrassenverordnung⁴ eingeholt werden. Dazu gehören beispielsweise Brücken, die über Nationalstrassen führen. Die kantonale Bewilligungsbehörde müsste daher die Zustimmung des ASTRA einholen, auch wenn es sich bei der querenden Strasse um eine Kantonsstrasse handelt.

Die heutige Formulierung des Artikels 79 Absatz 5 VRV führt in der Bewilligungspraxis allerdings dazu, dass der Begriff «Nationalstrasse» regelmässig als Strassentyp und nicht im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 2 NSV ausgelegt wird. Als Resultat wird bei Ausnahmetransporten auf Kantonsstrassen, welche Bauwerke des Bundes beinhalten, die erforderliche Zustimmung des ASTRA nicht immer eingeholt.

⁴ Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV; SR 725.111).

Die beantragte Neuregelung

Die bestehende Regelung nach Artikel 79 Absatz 5 VRV soll dahingehend klargestellt werden, dass eine Zustimmung des ASTRA ebenfalls notwendig ist, wenn sich die zu befahrenden Bauwerke im Eigentum des Bundes befinden. Die Verantwortung über diese Bauwerke obliegt dem ASTRA. Die Beurteilung der Befahrbarkeit, hauptsächlich die maximalen Gewichte betreffend, soll entsprechend auch durch das ASTRA vorgenommen werden.

1.2 Sonntags- und Nachtfahrverbot

In dieser Revision sollen nur Inkonsistenzen durch punktuelle Ausweitungen bereits bestehender Ausnahmebestimmungen bereinigt werden. Ferner soll eine bisher bewilligungspflichtige Ausnahme neu zu einer generellen Ausnahme erklärt werden. Auf eine weitergehende Änderung des Regimes zum Sonntags- und Nachtfahrverbot wird jedoch verzichtet. Vorstösse, welche gänzlich neue Ausnahmetatbestände verlangt haben, wurden in der jüngeren Vergangenheit vom Parlament nicht überwiesen (vgl. Anhang 6). Die in den Vorstössen geforderte Ausnahme für Wertsachentransporte wird folglich in der vorliegenden Revision nicht vorgeschlagen.

1.2.1 Ausnahme für Fahrzeuge der Zollbehörden (Art. 91a Abs. 1 Bst. d VRV)

Ausgangslage

Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG verfügt über speziell ausgerüstete Lastwagen, die an den Grenzübergängen, aber auch im Inland zur Kontrolle von Fahrzeugen und Waren eingesetzt werden. Diese Aufgabe ist rund um die Uhr wahrzunehmen.

Die beantragte Neuregelung

Die Fahrten des BAZG sollen den Fahrten der Feuerwehr, des Zivilschutzes, der Sanität, der Polizei und des Militärs sowie Fahrten zur Hilfeleistung bei Katastrophen gleichgestellt werden. In andern Bereichen sind sie es bereits jetzt (z. B. bezüglich Blaulichtfahrten).

Es ist dem BAZG aus tatsächlichen oder einsatztaktischen Gründen nicht immer möglich, die Fahrten ausserhalb der Fahrverbotszeiten durchzuführen. Mit der Ausnahme wird die flexible Verschiebung der Einsatzmittel auch während den Fahrverbotszeiten gewährleistet. Das BAZG befindet sich diesbezüglich in einer vergleichbaren Situation, wie andere in dieser Bestimmung vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommene Organisationen. Ferner ist nur eine geringe Anzahl an Fahrten zu erwarten und das öffentliche Interesse an wirksamen Zollkontrollen ist gross. Die Aufnahme des BAZG in die Auflistung ist vor diesem Hintergrund sachgerecht.

1.2.2 Ausdehnung der Ausnahme für Schlachttiere und Sportpferde auf alle lebenden Tiere (Art. 91a Abs. 1 Bst. h VRV)

Ausgangslage

Nach Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe h VRV sind die Transporte von Schlachttieren und Sportpferden generell vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen.

Lebende Tiere (ausgenommen Sportpferde und Schlachttiere) dürfen heute nachts und am Sonntag nicht transportiert werden. Die Zunahme von Hitzetagen im Sommer lässt diese Tiere unnötig leiden, was nach der Tierschutzgesetzgebung verboten ist. Für das Wohl der Tiere ist es zudem förderlich, wenn beim Transport soweit möglich der natürliche Biorhythmus berücksichtigt werden kann.

In jüngster Zeit häuften sich kritische Stimmen im Zusammenhang mit dem Tierwohl bei gewissen, tagsüber durchgeführten Strassentransporten. Änderungsanliegen wurden von Behörden, Verbänden und dem Gewerbe eingebracht.

Die beantragte Neuregelung

Aus heutiger Sicht ist das Tierwohl bei sämtlichen Transporten in den Vordergrund zu stellen. Wer mit Tieren umgeht, hat gemäss Tierschutzgesetz ihren Bedürfnissen in bestmöglicher Weise Rechnung zu tragen.⁵ Tiertransporte sind schonend und ohne unnötige Verzögerung durchzuführen.⁶ Der Bundesrat hat ferner in der entsprechenden Verordnung festgelegt⁷, dass Tiere nur transportiert werden dürfen, sofern sie keinen Schaden nehmen bzw. keine entsprechende Gefahr besteht. Vor diesem Hintergrund ist die generelle Ausnahme vom Sonntags- und Nachtfahrverbot dahingehend zu ergänzen, dass sämtliche Transporte lebender Tiere davon erfasst sein sollen. Die Ausdehnung des Ausnahmetatbestands auf «Transporte von lebenden Tieren» umfasst auch weiterhin die bisher ausschliesslich ausgenommenen Schlachttiere und Sportpferde. Die Ausnahme soll wie bisher auch sonntags gelten. Das ist insbesondere für den Transport von Sportpferden oder zur Durchführung von Alpauf- und -abzügen sowie anderer Veranstaltungen mit Tieren wichtig. Ein Missbrauch scheint vor dem Hintergrund arbeitsrechtlicher Einschränkungen unwahrscheinlich.

1.2.3 Ausdehnung der Ausnahme für Schnittblumen auf leicht verderbliche Waren (Art. 91a Abs. 1 Bst. i VRV)

Ausgangslage

Leicht verderbliche Güter müssen rasch transportiert werden können. Im geltenden Recht gibt es zwar Ausnahmen vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Schnittblumen und Lebensmitteln, deren Verbrauchsfrist höchstens 30 Tage beträgt (Art. 91a Abs. 1 Bst. i und g VRV). Diese beiden Tatbestände decken aber nicht den ganzen berechtigten Bedarf ab. Andere Güter mit ähnlichen Verderblichkeitsfrist fallen nicht darunter, wie beispielsweise Schlachtabfälle und Trester, die der Produktion von Tierfutter dienen.

Die beantragte Neuregelung

Anstatt wie bisher ausdrücklich lediglich Schnittblumen generell vom Sonntags- und Nachtfahrverbot auszunehmen, sollen fortan auch Güter mit einer vergleichbaren Verderblichkeit wie Schnittblumen ausgenommen werden.

Die Ausdehnung des Ausnahmetatbestands auf «leicht verderbliche Güter» umfasst den bisherigen Ausnahmetatbestand der Schnittblumen und wird neu nicht mehr güterspezifisch formuliert. Eine allgemein gehaltene Formulierung, welche sich an den

⁵ Vgl. Art. 4 Abs. 1 Bst. a des Tierschutzgesetzes vom 16. Dezember 2005 (TSchG; SR 455).

⁶ Vgl. Art. 15 Abs. 1 TSchG.

⁷ Vgl. Art. 155 Abs. 1 der Tierschutzverordnung vom 23. April 2008 (TSchV; SR 455.1).

Eigenschaften des transportierten Gutes orientiert, erfasst gleichgelagerte Fälle. Der Grundsatz der Rechtsgleichheit wird in diesem Bereich umgesetzt. Der Verbrauch, die Weiterverarbeitung oder die Einlagerung muss innert Tagesfrist erfolgen, da die Güter ansonsten Schaden nehmen oder unbrauchbar werden. Das kann auf Produktionsrückstände aus der Lebensmittelherstellung zutreffen, die innerhalb kurzer Fristen weiterverarbeitet oder entsorgt werden müssen, oder auf reaktive Ausgangsstoffe für Produktionsanlagen, die aus Prozessgründen nicht abgeschaltet werden können.

1.2.4 Ausdehnung der Ausnahme für Pistenfahrzeuge (Art. 91a Abs. 1 Bst. k^{bis} VRV)

Ausgangslage

Die Versorgung von abgelegenen Örtlichkeiten abseits von befahrbaren Wegen und Strassen ist im Winter oftmals nicht gewährleistet, weil die dafür geeigneten Fahrzeuge dem Sonntags- und Nachtfahrverbot unterstehen. In der Regel handelt es sich dabei um Traktoren, die mit Raupenpaketen ausgestattet werden können. Für die Versorgung von Bergrestaurants oder abgelegenen Unterkünften und Liegenschaften, die über Strassen nicht durchgängig erreichbar sind, können mit Raupen ausgerüstete Traktoren wichtige Transportmittel sein.

Die beantragte Neuregelung

Die auf Wintersportregionen zugeschnittene Ausnahme für Raupenfahrzeuge zur Pistenbearbeitung soll um Raupenfahrzeuge erweitert werden, die für die Versorgung von abgelegenen Örtlichkeiten abseits von befahrbaren Wegen und Strassen benötigt werden. Damit wird einem Anliegen der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) Rechnung getragen. Orte, die über Strassen erreichbar sind, dürfen mit leichten Motorwagen auch während der Verbotszeiten angefahren werden. Die Erweiterung der Ausnahme soll daher die Anfahrt auch von abgelegenen Örtlichkeiten abseits befahrbarer Wege und Strassen mit leichten Motorwagen ermöglichen. Die Erweiterung soll aber gleichzeitig auf leichte Motorwagen begrenzt werden, weil auch Orte, die über Strassen erreichbar sind, während den Verbotszeiten nicht mit Lastwagen angefahren werden dürfen.

Leichte Traktoren wie sogenannte Quads oder ATVs (All Terrain Vehicles) generell vom Sonntags- und Nachtfahrverbot auszunehmen, würde diesen für Freizeit- und Spassfahrten beliebten Fahrzeugen Vorschub verleihen, was wegen den lauten Geländereifen und Motoren den Zielsetzungen des Verbots widerspricht. Für Traktoren gelten unabhängig vom Gesamtgewicht vergleichsweise hohe Grenzwerte betreffend Lärmemissionen. Sie dürfen sogar lauter sein als Lastwagen. Vermeidbare Fahrten am Sonntag und in der Nacht sollen deshalb unterbleiben. Die Ausnahme soll daher auf Raupenfahrzeuge beschränkt werden und kann von der kantonalen Behörde mittels Auflagen in der Bewilligung zusätzlich eingeschränkt werden, weil es sich um bewilligungspflichtige Ausnahmefahrzeuge handelt. Auch ohne weitere Regelung gilt die vorgeschlagene Ausnahme nur dann, wenn die Raupenpakete montiert sind. Sind Raupen nicht erforderlich, können die Transporte mit anderen für Berggebiete geeigneten Transportmotorwagen (z. B. Geländewagen) oder ausserhalb der Verbotszeiten durchgeführt werden.

1.2.5 Überführen von bewilligungspflichtigen Fahrten gemäss Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c VRV in eine generelle Ausnahme sowie Ausdehnung auf Fahrten für die Pflege des öffentlichen Raums durch das Gemeinwesen (Art. 91a Abs. 1 Bst. o VRV)

Ausgangslage

Fahrten für den Bau und Unterhalt von Strassen, Geleisanlagen sowie von Elektrizitäts-, Wasser- und Telekommunikationsinfrastruktur dürfen nachts und an Sonntagen durchgeführt werden, wenn eine Ausnahmegewilligung nach Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c VRV vorliegt. Die Verfügbarkeit der genannten Einrichtungen ist von hohem öffentlichen Interesse, weshalb die Behörden die Bewilligungen üblicherweise im beantragten Umfang ausstellen. In der Praxis zeigt sich aber, dass die Bauarbeiten wegen wetterbedingten Verzögerungen oder anderen Gründen teilweise schlecht terminierbar sind. Dies führt in der Folge zu dringlichen Änderungsanträgen, verbunden mit zusätzlichem administrativem Aufwand bei den Kantonen und Antragstellern.

Im öffentlichen Interesse sind insbesondere an Wochenenden und an Sommerabenden auch die Pflege, die Reinigung und der Unterhalt von Pick-Nick- und Parkanlagen in Naherholungsgebieten. Damit die Einsatzkräfte im Auftrag der Gemeinden ihre Arbeit rasch und wirkungsvoll erledigen können, sind sie darauf angewiesen, die betreffenden Orte mit geeigneten Transport- und Arbeitsfahrzeugen anfahren zu können. Hierzu gehören insbesondere eingesetzte Motorkarren und Kleintraktoren, die mit Reinigungsgeräten, Tanks und Entsorgungsbehältern versehen werden. Heute besteht diese Möglichkeit für die Gemeinden im Anwendungsbereich des Sonntags- und Nachtfahrverbot nicht.

Die beantragte Neuregelung

Nach Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c VRV können Ausnahmegewilligungen für Bau und Unterhalt von Strassen, Gleisanlagen und Werkleitungen erteilt werden. Diese Bewilligungsmöglichkeit soll in eine generelle Ausnahme vom Verbot überführt und in Artikel 91a Absatz 1 VRV als neuer Buchstabe o aufgenommen werden. Damit wird einem Anliegen der asa Rechnung getragen. Eine extensive Nutzung der neu generellen Ausnahme ist unwahrscheinlich, da die arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen die Arbeit in der Nacht und am Sonntag eingrenzen. Somit wird die Ausnahme weiterhin nur in berechtigten Fällen, beispielsweise bei Bauarbeiten an tagsüber stark frequentierten Strassen, zur Anwendung kommen.

Durch die Verschiebung der Bewilligungsmöglichkeit in eine generelle Ausnahme entfällt die Möglichkeit der Ermessensausübung und der fallweisen Präzisierung durch die Bewilligungsbehörde. Die Vorschrift muss daher hinreichend bestimmt formuliert sein, so dass die Betroffenen und die Kontrollbehörden Rechtsicherheit in deren Anwendung haben. Verschiedene Ausdrücke in der Bestimmung sollen daher den heutigen Anforderungen angepasst und mit relevanten Vorschriften und Definitionen in Einklang gebracht werden:

- Der Begriff «Strasse» bedarf grundsätzlich keiner Anpassung. Er ist durch die Artikel 1 Absatz 1 SVG und Artikel 1 Absatz 1 VRV definiert, soll aber nicht nur den Fahrbahnkörper, sondern alle Anlagen erfassen, die zur technisch richtigen

Ausgestaltung der Strassen erforderlich sind (z. B. Kunstbauten und Signale; vgl. Artikel 6 NSG⁸).

- Aufgrund der zunehmenden Diversifizierung im Bereich der Energieversorgung (Elektrizität, Gas, Fernwärme) soll anstelle der heutigen, beispielhaften Nennung der «Stromleitung» die technologieneutrale Formulierung «Energieversorgung» verwendet werden.
- Der Begriff «Telekomleitungen» soll durch den im Fernmeldegesetz vom 30. April 1997⁹ definierten Überbegriff «Fernmeldeanlagen» ersetzt werden.

Fahrten für die «Pflege des öffentlichen Raums» sollen in den Ausnahmetatbestand aufgenommen werden, da auch sie ein überwiegendes öffentliches Interesse darstellen. Die Allgemeinheit erwartet, dass Pick-Nick-Plätze, Parks, Aussichtspunkte und öffentliche WC-Anlagen auch dann sauber und gepflegt sind, wenn deren Instandhaltung nur während den Verbotszeiten möglich ist (z. B. Sonntagmorgen). Damit die Gemeinden für diese Aufgaben bei der Wahl der Einsatzmittel nicht eingeschränkt sind, sollen auch Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen, die unter das Sonntags- und Nachtfahrverbot fallen (z. B. Traktoren oder als Lastwagen zugelassene Kommunalfahrzeuge).

1.2.6 Neuregelung der Leerfahrten bei bewilligten Ausnahmen (Art. 92 Abs. 1 und 1^{bis} VRV)

Ausgangslage

Im Anschluss an eine bewilligte Transportfahrt während dem Sonntags- und Nachtfahrverbot ist eine unumgängliche Fahrt ohne Beladung (Leerfahrt) zu bewilligen.¹⁰ Die Leerfahrt ist in der Bewilligung festzuhalten und deren Ziel anzugeben¹¹, wobei sich in der Praxis Fragen zur Auslegung der Vorschrift stellen. Der nicht näher definierte Begriff der Unumgänglichkeit führt regelmässig zu Diskussionen zwischen Bewilligungsbehörden und Gesuchstellern. Ein uneinheitlicher Vollzug ist die Folge. In der Praxis wird als Massstab oft die Leerfahrtenregelung in Artikel 91a Absatz 3 VRV herangezogen, welche eine maximale Dauer der Leerfahrt von 30 Minuten vorsieht. Unumgänglich sind Leerfahrten meist bereits deshalb, weil das Fahrzeug und der Fahrer oder die Fahrerin am Abladeort während der begrenzten Arbeitszeit blockiert wären. Aufgrund der im Fahrtschreiber vorgeschriebenen Wartezeit könnten andere Aufträge unter Umständen nicht mehr ausgeführt werden. Ausserdem kommt es oft vor, dass die Fahrzeuge nicht am Abladeort verbleiben können, da sie dort verkehrsstörend oder anderweitig im Weg sind. Die Umstände und die maximale Dauer einer bewilligungsfähigen Leerfahrt sollen mit Blick auf eine Vereinheitlichung der Bewilligungspraxis nun explizit in Artikel 92 VRV geregelt werden.

Die beantragte Neuregelung

Die vorgesehene Anpassung sieht generell Leerfahrten von 30 Minuten vor. Die 30 Minuten sind dabei an die Leerfahrtenregelung bei den generellen Ausnahmen in Artikel 91a Absatz 3 VRV angelehnt. Diese Regelung bewährt sich seit längerer Zeit.

⁸ Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007; SR 725.11.

⁹ Vgl. Art. 3 lit. d Fernmeldegesetz vom 30. April 1997 (FMG, SR 784.10).

¹⁰ Vgl. Art. 92 Abs. 1 VRV.

¹¹ Vgl. Art. 93 Abs. 2 VRV.

Für längere Leerfahrten müssen die Kriterien für eine Ausnahmebewilligung nach Artikel 92 Absatz 1 VRV erfüllt sein. Dieser Umstand wird in einem neuen Absatz 1^{bis} präzisiert. Da mit der vorgeschlagenen Regelung eine Leerfahrt stets zulässig ist, muss sie im Normalfall nicht in der Bewilligung spezifiziert werden. Zwar können mit dieser einfachen Regelung voraussichtlich nicht alle Spezialfälle abgedeckt werden. In den meisten Fällen entfallen aber Diskussionen um Notwendigkeit und Fahrstrecke.

Die beantragte Regelung führt sowohl bei den Bewilligungsbehörden als auch bei den betroffenen Transportunternehmungen zu einer Erleichterung.

1.3 Sportliche Veranstaltungen

1.3.1 Folgeanpassungen durch Aufhebung des Verbotes von Rundstreckenrennen (Art. 94 VRV)

Ausgangslage

Der bisherige Artikel 52 Absatz 1 SVG sieht unter anderem vor, dass der Bundesrat einzelne Ausnahmen vom Verbot für Rundstreckenrennen gestatten oder das Verbot auf andere Arten von Motorfahrzeugrennen ausdehnen kann. Von dieser Möglichkeit machte der Bundesrat im Artikel 94 VRV Gebrauch. Er spezifizierte darin, welche Rennen genau unter das Verbot fallen (Absatz 1). Ausserdem dehnte er das Verbot auf andere motorsportliche Veranstaltungen als Rundstrecken aus, namentlich auf Veranstaltungen, bei denen die Teilnehmer einander gemäss Reglement durch gegenseitige Beschädigung zum Ausscheiden zwingen dürfen (sogenannte Stock-Car-Veranstaltungen u. dgl.) sowie Ballonverfolgungsfahrten auf Zeit (Absatz 2). Sodann sah er in Absatz 3 verschiedene Veranstaltungen vor, welche mit einer Bewilligung der kantonalen Behörden gestattet sind.

Mit der SVG-Revision vom 17. März 2023 wurde die Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen beschlossen aber noch nicht in Kraft gesetzt. Gemäss Schlussabstimmungstext Ziffer IV Absatz 2¹² bestimmt der Bundesrat das Inkrafttreten. Mittels einer separaten Verordnung zur Teilkraftsetzung der erwähnten SVG-Änderung ist vorgesehen, dass der Bundesrat die Änderung zeitgleich mit der Änderung der VRV per 1. Juni 2026 in Kraft setzen wird.

Die beantragte Neuregelung

Artikel 94 VRV konkretisiert das bisher bestehende Verbot von Rundstreckenrennen und regelt die Ausnahmen. Der Artikel soll aufgehoben werden. Damit wird sichergestellt, dass sich die VRV mit den geänderten Bestimmungen des SVG im Einklang befindet. Mit der Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen fehlt dem Artikel 94

¹² [BBl 2023 791](#)

VRV die Rechtsgrundlage. Durch eine Aufhebung des Artikels entstehen keine Regelungslücken.

1.3.2 Folgeanpassungen durch Aufhebung des Verbotes von Rundstreckenrennen (Art. 95 VRV)

Ausgangslage

Seit dem 1. April 2016 sind Formel-E-Rennen vom Verbot öffentlicher Rundstreckenrennen ausgenommen. Diese Ausnahme beschloss der Bundesrat auf Verordnungsebene und befristete sie auf fünf Jahre (Artikel 94 Absatz 3 Buchstabe e VRV). Mit Bundesratsbeschluss vom 20. Mai 2020 wurde die Befristung bis 31. März 2026 verlängert.

Das Verbot von Rundstreckenrennen in Artikel 52 SVG wurde aufgehoben. Öffentliche Rundstreckenrennen bedürfen gemäss Artikel 52 Absatz 1 SVG und 95 VRV aber weiterhin einer Bewilligung der Kantone. Der Kreis der bewilligungsfähigen Veranstaltungen erweitert sich durch die Aufhebung des Verbots von Rundstreckenrennen nun um die bisher im SVG und in Artikel 94 VRV verbotenen Veranstaltungen, namentlich öffentliche Rundstreckenrennen mit Motorfahrzeugen, Stock-Car-Veranstaltungen sowie Ballonverfolgungsfahrten auf Zeit.

Für die Erteilung von Bewilligungen haben die Bewilligungsstellen die Vorgaben des SVG, namentlich des Artikels 52 Absatz 2 und 3 zu beachten. Dabei stehen die Erfordernisse der Verkehrserziehung, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes im Fokus. In Artikel 95 VRV werden bereits heute formelle und materielle Vorgaben für die Bewilligung von motorsportlichen Veranstaltungen durch die Kantone gemacht. Die Interkantonale Kommission für Strassenverkehr hatte in den 70er-Jahren ergänzende Richtlinien für die Bewilligung von motorsportlichen Veranstaltungen erarbeitet. Diese bilden noch heute neben den Bestimmungen im SVG und in der VRV die Grundlage für das Bewilligungsverfahren durch die Kantone. Die erwähnten Richtlinien sind in vielen Punkten nicht mehr aktuell und bedürfen angesichts der geänderten Rahmenbedingungen einer Überarbeitung oder Ablösung.

Die beantragte Neuregelung

In Artikel 95 Absatz 5 VRV wird heute die Bewilligung von Formel-E-Rennen durch die kantonale Behörde geregelt. Mit dem Wegfall des Verbots von Rundstreckenrennen bedarf es keiner spezifischer Regelungen mehr für Formel-E-Rennen. Formel-E-Rennen bedürfen wie alle anderen Veranstaltungen einer Bewilligung des Austragungskantons. Die heute geltende Regelung für Formel-E-Rennen in Absatz 5 soll daher aufgehoben werden. Nach Artikel 52 Absatz 1 SVG berücksichtigen die Bewilligungsbehörden unter anderem die Erfordernisse der Verkehrssicherheit. Gestützt darauf steht

es den Kantonen frei, dem Absatz 5 entsprechende Auflagen auch künftig in der Bewilligung vorzusehen.

Anstelle der heutigen Regelung für Formel-E-Rennen soll der Absatz 5 dahingehend umformuliert werden, dass das ASTRA künftig Weisungen zum Vollzug der Bewilligungserteilung durch die Kantone erlassen kann.

1.4 Aufhebung der Befristung für die Mehrgewichtskompensation bei alternativen und emissionsfreien Antriebssystemen

Ausgangslage

In der EU ist am 14. August 2019 die Verordnung (EU) 2019/1242¹³, die eine Mehrgewichtskompensation für alternative und emissionsfreie Antriebssysteme vorsieht, in Kraft getreten. Weiter sind in der EU Rechtsakte¹⁴ in Kraft getreten, die für schwere Sachentransportfahrzeuge mit aerodynamisch optimierten Führerkabinen grössere Längen als bisher zulassen. Mit diesen Längen- und Gewichtskompensationen wollte die EU verhindern, dass die Ladekapazität durch die umweltfreundlichen Technologien im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen reduziert wird. Die alternativen Technologien wurden so marktfähig gemacht.

Mit der Änderung vom 17. Dezember 2021¹⁵ hat der Bundesrat Anpassungen gestützt auf diese EU-Regelung im Schweizer Verordnungsrecht beschlossen. Sie sind namentlich im Hinblick auf die Klimaziele der Schweiz positiv zu bewerten.

Bei gewissen Fahrzeugkombinationen und fünfsichtigen Lastwagen hatten die Verordnungsänderungen zur Folge, dass die in Artikel 9 Absatz 1 SVG festgelegten Werte überschritten werden. Die auf Verordnungsebene verankerten Bestimmungen wurden deshalb zeitlich befristet bis zu einer definitiven Regelung im SVG. Der Bundesrat stützte sich dabei auf Artikel 106 Absatz 5 SVG. Diese Bestimmung gibt dem Bundesrat die Möglichkeit, beim Auftreten neuer technischer Erscheinungen vorläufige Massnahmen zu treffen, die sich bis zur gesetzlichen Regelung als notwendig erweisen.

¹³ Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates, Fassung gemäss ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2024/1610 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Mai 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956, ABl. L 2024/1610, 6.6.2024.

¹⁴ Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Strassenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr, Fassung gemäss ABl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1.

Beschluss (EU) 2019/984 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates hinsichtlich der Frist für die Anwendung der besonderen Vorschriften über die höchstzulässige Länge von Führerhäusern, die eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bieten, Fassung gemäss ABl. L 164 vom 20.6.2019, S. 30.

Verordnung (EU) 2019/1892 der Kommission vom 31. Oktober 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung bestimmter Kraftfahrzeuge mit verlängerten Führerhäusern und aerodynamischer Luftleiteneinrichtungen und Ausrüstungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, Fassung gemäss ABl. L 291 vom 12.11.2019, S. 17, aufgehoben durch Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1.

¹⁵ [AS 2022 13](#) und [AS 2022 14](#).

Die beantragte Neuregelung

Inzwischen hat das Parlament mit der SVG-Revision vom 17. März 2023¹⁶ dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt, Überschreitungen des höchstzulässigen Gewichts und der Höchstlänge für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zuzulassen, die spezielle Bau- und Ausrüstungsmerkmale zugunsten der Umwelt aufweisen (Art. 9 Abs. 2^{bis} SVG).

Die bis zum 31. Dezember 2030 vorgesehene Befristung im Verordnungsrecht, konkret in Artikel 65 Absatz 6 und Artikel 67 Absatz 1^{quarter} VRV sowie Artikel 95 Absatz 1^{ter} VTS, kann deshalb aufgehoben werden. Die Befristung geht aus den jeweiligen Fussnoten zu diesen Bestimmungen hervor.

1.5 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Mit der vorliegenden Vorlage wird kein parlamentarischer Vorstoss erledigt.

2 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht

2.1 Ausnahmefahrzeuge und -transporte

Die Regelungen für Ausnahmefahrzeuge und -transporte sind nationalstaatlich geregelt und nicht an EU-Recht gebunden. Die vorgeschlagenen Änderungen gelten für in- und ausländische Transporteure gleichermassen.

2.2 Sonntags- Nachtfahrverbot

Beim Sonntags- und Nachtfahrverbot handelt es sich um eine schweizerische Regelung, die nicht einem EU-Erlass entsprungen ist. Allerdings kennen auch andere Länder ähnliche Fahrverbote und Ausnahmen davon.

2.3 Sportliche Veranstaltungen

Die Regelungen für motorsportliche Veranstaltungen sind nationalstaatlich geregelt und nicht an EU-Recht gebunden. Bisher verfügte die Schweiz mit dem Verbot von Rundstreckenrennen im Vergleich zu den übrigen europäischen Ländern über eine sehr restriktive Regelung. Auf Gesetzesstufe erfolgte eine Angleichung an den Umgang mit motorsportlichen Veranstaltungen im Ausland. Die vorliegend vorgeschlagenen Folgeanpassungen im Verordnungsrecht sind formeller Natur und haben keine unter diesem Kapitel zu erwähnenden eigenen Auswirkungen.

¹⁶ ([AS 2023 453](#); [BBI 2021 3026](#))

2.4 Aufhebung der Befristung für Mehrgewichtskompensation bei alternativen und emissionsfreien Antriebssystemen

Die betreffende Regelung gleicht sich an die europäische Regelung¹⁷ an. Durch die befristete Übernahme in die VRV und VTS hat die Schweiz den Verkehr und die Zulassung solcher Fahrzeuge kurzfristig ermöglicht. Die Überführung in eine unbefristete Regelung erlaubt eine dauerhafte Umsetzung des Unionsrechts und ermöglicht einen hindernisfreien internationalen Verkehr der Fahrzeuge.

3 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

3.1 Ausnahmefahrzeuge und -transporte

3.1.1 Art. 78 Abs. 2 VRV

Die bisherigen Regelungen der Dauerbewilligungen sollen grundsätzlich beibehalten und um die Möglichkeit zur Erteilung von Dauerbewilligungen für Transporte unteilbarer Güter (Ausnahmetransporte) ausschliesslich auf Nationalstrassen und Fahrten von Ausnahmefahrzeugen (z. B. Pneukran) ausschliesslich auf Nationalstrassen ergänzt werden. Damit wird eine Lücke geschlossen. Es besteht die Möglichkeit, für kantonsübergreifende Routen auf Nationalstrassen eine Dauerbewilligung zu erhalten. Diese kann dann situativ um die Bewilligung ergänzt werden, welche zum Erreichen dieser Haupttrouten erforderlich ist. Es können Gewichte und Abmessungen bewilligt werden, die über die Limiten von Artikel 79 Absatz 2 Buchstabe a VRV hinausgehen, sofern dafür eine Zustimmung des ASTRA gemäss Artikel 79 Absatz 5 VRV vorliegt. Diese Zustimmung kann mit dem in dieser Revision vorgeschlagenen vereinfachten Verfahren stattfinden.

3.1.2 Art. 79 Abs. 3 VRV

Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) zwischen Bund und Kantonen ging die Verantwortung über die Nationalstrassen per 2008 an den Bund über. Durch diesen Schritt wurden die Autobahnen, welche als Nationalstrassen festgelegt sind, der Kantonshoheit entbunden. Die Zuständigkeiten betreffend die Erteilung der Bewilligungen wurden entsprechend angepasst. Jedoch verblieb die Regelung, dass bei Einzelbewilligungen das Betriebsgewicht bis 50 t betragen kann, wenn der Transit durch die von der ausserkantonalen Fahrstrecke berührten Kantone ausschliesslich auf der Autobahn erfolgt. Dieser Absatz ist überflüssig und soll aufgehoben werden. Dadurch ist gleichzeitig klargestellt, dass Bewilligungen für das Befahren von Nationalstrassen in Überschreitung des Gewichts gemäss Artikel 79 Absatz 2 Buchstabe a generell einer Zustimmung des ASTRA nach Absatz 5 bedürfen. Da für die Zustimmung ein vereinfachtes Verfahren angewendet werden soll, wird die Streichung der in Frage stehenden Bestimmung nicht zu einem Mehraufwand bei den Bewilligungsbehörden führen. Für die Bewilligungsinhaber entstehen auch keine Nachteile.

17 Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates

3.1.3 Art. 79 Abs. 5 VRV (Zustimmung)

Es bestehen zahlreiche Interaktionen zwischen den Bewilligungsbehörden, hauptsächlich auch zwischen Bund und Kantonen. Für die Befahrung der Nationalstrassen benötigen die Kantone bei bestimmten Transporten die Zustimmung des ASTRA. Es soll eine Regelung geschaffen werden, damit diese Zustimmung in einem vereinfachten Verfahren in genereller Form (namentlich in Form von Strecken- und Bauwerkslisten) erteilt werden kann. Diese Möglichkeit ist ressourceneffizient und kann zu kürzeren Bearbeitungszeiten beitragen. Das ASTRA aktualisiert diese Listen regelmässig und informiert die betroffenen Kreise über die Änderungen.

3.1.4 Art. 79 Abs. 5 VRV (Zuständigkeit)

Sämtliche Bauwerke der Nationalstrassen stehen im Eigentum und in der Verantwortung des Bundes. Wie oben ausgeführt, muss das ASTRA in bestimmten Fällen seine Zustimmung erteilen, wenn Nationalstrassen befahren werden. In den meisten Fällen korrespondiert die Nationalstrasse mit den Bauwerken des Bundes. Es gibt jedoch Ausnahmen, bei denen Kantonsstrassen über Bauwerke im Eigentum des Bundes führen. Im Fokus stehen dabei Brückenbauwerke, welche die Autobahn überqueren. Die aktuelle Regelung ist so anzupassen, dass die Zustimmung des ASTRA auch in diesen Fällen erfolgen muss. Nur so kann eine sichere Befahrung und der Schutz dieser Bauwerke garantiert werden. Die Zustimmung kann gemäss vereinfachtem Verfahren erfolgen.

3.2 Sonntags- und Nachtfahrverbot

3.2.1 Art. 91a Abs. 1 Bst. d VRV

Die Aufgaben des Zolls sind weitreichend und überschneiden sich in verschiedenen Bereichen mit jenen der Polizei. Die im Einsatz benötigten Fahrzeuge mit Spezialaufbauten überschreiten vielfach das Gesamtgewicht von 3,5 t und sollen künftig generell vom Verbot ausgenommen werden. Mit Zollbehörden sind das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) sowie seine angegliederten Organisationen gemeint. Das BAZG muss nicht Halter der Fahrzeuge sein. Die Fahrten müssen jedoch im Rahmen der Tätigkeit des BAZG oder in seinem Auftrag stattfinden.

3.2.2 Art. 91a Abs. 1 Bst. h VRV

Mit der neuen Formulierung «lebende Tiere» sind die bis anhin ausgenommenen Sportpferde und Schlachttiere eingeschlossen. Es findet keine Einschränkung nach Tierarten statt, zumeist dürfte es sich um Nutztiere handeln. Diese werden als Transportgut auf der Ladefläche mitgeführt, wobei Fahrzeuge verwendet werden, die für den Transport der jeweiligen Tierart ausgelegt sind. Der Artikel 91a Absatz 3 VRV stellt auch hier sicher, dass der Grossteil des Ladevolumens für die vom Fahrverbot ausgenommenen Güter reserviert bleibt.

3.2.3 Art. 91a Abs. 1 Bst. i VRV

Unter den weiter gefassten Begriff fallen Güter mit ähnlich kurzen Verderblichkeitsfristen wie die bereits heute ausgenommenen Schnittblumen. Der Verbrauch, die Weiterverarbeitung oder die Einlagerung muss innert Tagesfrist erfolgen. Ansonsten würden die Güter verderben, unbrauchbar werden oder den

Ansprüchen für die Weiterverarbeitung nicht mehr genügen. Mit der Möglichkeit des rechtzeitigen Transports solcher Güter kann unter anderem dem Aspekt der Nachhaltigkeit Rechnung getragen werden.

Die Begriffe Verbrauch und Weiterverarbeitung umfassen dabei auch die Bereitstellung von Schnittblumen durch den Lieferanten gegenüber dem Kunden. Als Beispiel können neben den Schnittblumen auch frisches Getreide, Molke, Schlachtabfälle oder Trester genannt werden, die der Produktion von Tierfutter dienen. Lebensmittel, die nicht unter die Ausnahme in Artikel 91a Absatz 1 Buchstabe g VRV fallen, können von der vorgeschlagenen Ausnahme hingegen nicht profitieren, da sie das Kriterium der raschen Verderblichkeit nicht erfüllen. Die kurze Verbrauchsfrist soll die Anwendungsfälle auf wenige Fahrten eingrenzen. Bei längeren Verbrauchsfristen lassen sich die Transporte so organisieren, dass sie ausserhalb der Fahrverbotszeiten durchführbar sind.

In anderen Erlassen, in der Rechtsprechung oder in Normen besteht im Gegensatz zu Lebensmitteln (Art. 91a Abs. 1 Bst. g VRV) keine verbindliche Definition für verderbliche Güter, auf welche in der Ausnahme explizit referenziert werden kann. Mit der gewählten Formulierung ist eine Eingrenzung gut möglich. Es obliegt den Transportierenden anlässlich von Kontrollen des Fahrverbots den Nachweis zu erbringen, dass das transportierte Gut die geforderten Eigenschaften aufweist. Die Vollzugsbehörde hat die Möglichkeit, die Ladung zu kontrollieren und weitere Abklärungen zu tätigen.

3.2.4 Art. 91a Abs. 1 lit. k^{bis} VRV

In Wintersportorten und generell in Berggebieten sind abgelegene Siedlungen und Liegenschaften im Winter vielfach nur mit Raupenfahrzeugen erreichbar. Nebst Motorschlitten, die nicht unter das Sonntags- und Nachtfahrverbot fallen, sollen auch mit Raupen ausgerüstete Quads und All Terrain Vehicles (ATVs) für die Versorgung solcher Örtlichkeiten genutzt werden dürfen. Diese Fahrzeuge sind oft gewerbliche Traktoren und Motorkarren, die wegen den für sie geltenden vergleichsweise hohen Lärmgrenzwerten (Traktoren bis 85 dB(A) vs. Lastwagen bis 82 dB(A)) in anderen Fällen weiterhin unter das Verbot fallen sollen. Die Fahrzeuge werden teils abseits befahrbarer Strassen eingesetzt. Das bedingt eine Bewilligung der zuständigen kantonalen Ämter. Diese Bewilligung kann mit zweckmässigen Auflagen versehen werden. Mit diesen Fahrzeugen werden keine langen Strecken zurückgelegt. Durch ihre speziellen Eigenschaften ist ihr Einsatzgebiet örtlich und zeitlich (Wintermonate) eingeschränkt.

3.2.5 Art. 91a Abs. 1 Bst. o VRV

Laut dem geltenden Artikel 92 Absatz 2 Buchstabe c VRV darf für Fahrten beim Bau und Unterhalt von Strassen und Gleisanlagen sowie von Werkleitungen für Strom, Wasser und Telekom eine Ausnahmegewilligung erteilt werden. Die entsprechenden Einsätze erfolgen meist im Dienst der Allgemeinheit und sind im öffentlichen Interesse, vielfach im Auftrag einer Behörde und nicht selten handelt es sich um Notfälle. Die Planung kann sich durch Verzögerungen oder nach Bekanntwerden des Schadensausmasses kurzfristig ändern, was Anpassungen der Bewilligungen nach sich zieht.

Ebenfalls von hohem Interesse der Allgemeinheit sind gepflegte und unterhaltene Wege und Plätze in Parkanlagen und Naherholungsgebieten. Damit die Entsorgungs- und Unterhaltungsdienste ihre Arbeit verrichten können, sind sie auf wendige Transportfahrzeuge angewiesen, mit denen auch Fusswege befahren werden können. Traktor-Quads und ATVs (vgl. Kap. 3.2.4) mit oder ohne Anhänger sind ideal für solche Aufgaben und sollen daher für die Pflege des öffentlichen Raums durch das Gemeinwesen auch während den Verbotszeiten eingesetzt werden dürfen. Es ist im Interesse der Auftraggeber (Gemeinden, Kantone) diese Fahrten auf ein Mindestmass zu reduzieren. Freizeidfahrten sollen aufgrund der erwähnten hohen Lärmgrenzwerte mit gewerblichen Traktoren während der Verbotszeiten aber weiterhin nicht erlaubt werden, weil dies den Bestrebungen zur Reduzierung des Verkehrslärms zuwiderlaufen würde. Nicht unter das Sonntags- und Nachtfahrverbot fallen zudem Quads, Buggys und andere meist geländegängige Fahrzeugkonzepte, die als Kleinmotorfahrzeuge zugelassen sind und für die niedrigere Geräuschgrenzwerte gelten.

3.2.6 Art. 92 Abs. 1 und 1^{bis} VRV

Die vorliegende Anpassung sieht generell Leerfahrten von 30 Minuten vor. Die 30 Minuten sind dabei an die Leerfahrtenregelung bei den generellen Ausnahmen in Artikel 91a Absatz 3 VRV angelehnt. Für längere Leerfahrten müssen die Kriterien für eine Ausnahmegewilligung nach Artikel 92 Absatz 1 VRV erfüllt sein. In diesen Fällen muss somit auch die Leerfahrt dringend und weder durch organisatorische Massnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden können. Dieser Umstand wird in einem neuen Absatz 1^{bis} präzisiert.

Die Zeitdauer (30 min) seit der Entladung kann bei Kontrollen anhand der Fahrtschreiberaufzeichnungen überprüft werden (Block mit Tätigkeit "Arbeit"). Zur Verdeutlichung kann bei neuen digitalen Fahrtschreibern (Intelligente Fahrtschreiber der Version 2; GEN2 V2) zusätzlich das Ereignis «Abladen» erfasst werden, welches als Zusatzinformation auch die Positionskordinaten enthält.

3.2.7 Art. 92 Abs. 2 Bst. c VRV

Die Bestimmung kann aufgehoben werden, da sie in Artikel 91a Absatz 1 Buchstabe o verschoben wird (siehe dazu Erläuterungen unter Ziffer 3.2.5).

3.3 Sportliche Veranstaltungen

3.3.1 Art. 94 VRV

Mit dem vorgesehenen Inkrafttreten der Aufhebung des Verbotes von Rundstreckenrennen im SVG per 1. Juni 2026 ist der ausführende Artikel 94 VRV nicht mehr notwendig und verliert seine rechtliche Grundlage. Um die Konformität zwischen SVG und VRV sicherzustellen, soll der Artikel deshalb ebenfalls per 1. Juni 2026 aufgehoben werden. Welche Veranstaltungen bewilligungspflichtig und bewilligungsfähig sind ergibt sich aus dem Gesetz (Art. 52 SVG).

3.3.2 Art. 95 Abs. 5 VRV

Bewilligungen für Formel-E-Rennen können künftig basierend auf Artikel 52 SVG erteilt werden, wenn die Bewilligungsbehörde zum Schluss kommt, dass die Voraussetzungen erfüllt sind. Die heute in Artikel 95 Absatz 5 vorgesehene Beschränkung der

Höchstgeschwindigkeit kann mit Hinblick auf die Sicherheit in begründeten Fällen Bestandteil der Bewilligung sein, muss aber nicht.

Die Weisungsbefugnis soll es dem ASTRA erlauben, bei Bedarf die allgemeinen Vorgaben für die Bewilligungserteilung im SVG genauer zu spezifizieren. Damit sollen die Bewilligungsstellen eine Vollzugshilfe erhalten, die der Vereinheitlichung des Vollzugs dient. Die Kantone und massgebenden Verbände sollen bei der Ausarbeitung einer solchen Vollzugshilfe einbezogen werden.

3.4 Aufhebung Befristung Mehrgewichtskompensation

3.4.1 Art. 65 Abs. 6 und Art. 67 Abs. 1^{quater} VRV

Wie in Ziffer 1.4 geschildert, erlaubt die nun vorliegende Rechtsgrundlage die Befristung der Gültigkeit von Artikel 65 Absatz 6 sowie Artikel 67 Absatz 1^{quater} VRV aufzuheben. Mit der dauerhaften Regelung wird die Investitionssicherheit für Fahrzeughalter erhöht und der kontinuierliche (internationale) Verkehr mit den betroffenen Fahrzeugen gewährleistet.

3.4.2 Art. 95 Abs. 1^{ter} VTS

Die Mehrgewichtskompensation hat auch in den Bau- und Ausrüstungsvorschriften Niederschlag gefunden. Die Gültigkeit von Artikel 95 Absatz 1^{ter} VTS wurde ebenfalls befristet. Auch hier soll die Befristung in der Fussnote aufgehoben werden.

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

Mit den vorgeschlagenen Anpassungen wird der Schutz der Nationalstrasseninfrastruktur erhöht und die Ressourcen im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Kantonen werden entlastet. Betreffend die vereinfachte Zustimmung (Artikel 79 Absatz 5 VRV) wird zur Erstellung der einheitlichen Vorgaben ein einmaliger Aufwand anfallen.

Die Anpassung der Ausnahmetatbestände zum Sonntags- und Nachtfahrverbot hat weder finanzielle noch personelle oder andere Auswirkungen auf den Bund. Das gleiche gilt für die Änderungen bezüglich der (motor-)sportlichen Veranstaltungen. Allenfalls ergibt sich ein einmaliger Aufwand zur Erstellung einer Vollzugshilfe.

4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Die Anpassungen haben grundsätzlich keine Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete mit Ausnahme des sich leicht verändernden Vollzugs des Sonntags- und Nachtfahrverbots durch die kantonalen Polizeibehörden. Dieser Vollzug kann mit den bestehenden Kontrollstrukturen umgesetzt werden. Der Bewilligungsaufwand für Nachtbaustellen wird durch die Überfüh-

rung in eine generelle Ausnahme kleiner. Durch das Verfahren der vereinfachten Zustimmung (Artikel 79 Absatz 5 VRV) soll eine Entlastung der kantonalen Bewilligungsbehörden erfolgen.

Aufgrund der SVG-Revision sind bisher verbotene motorsportliche Veranstaltungen neu zulässig. Austragungsstandorte werden einen Mehraufwand für die Prüfung entsprechender Gesuche und das Bewilligungsverfahren (Art. 95 VRV) vorsehen müssen.

4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft, Gesellschaft, Umwelt

Es sind keine nennenswerten Auswirkungen zu erwarten, welche die Volkswirtschaft, Gesellschaft oder die Umwelt betreffen.

Die Transporte, die unter die angepassten Ausnahmeregelungen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot fallen werden, sind nicht neu, sondern wurden bisher einfach tagsüber oder mit einer Bewilligung ausgeführt. Volkswirtschaftlich ist damit ein geringfügiger Vorteil verbunden, weil flexible Transportzeiten einzelner Fahrten die Kapazität der Infrastruktur besser nutzen lassen. Durch die generelle Ausnahme von Nachtfahrten für Baustellen, werden die Unternehmen vom administrativen und finanziellen Aufwand des Bewilligungsverfahrens entlastet.

Die zur Verfügung stehenden Daten und Auswertungsmöglichkeiten erlauben keine exakte Aussage zum Mengengerüst der allenfalls künftig unter den vorgeschlagenen Ausnahmeregelungen stattfindenden Fahrten. Die zusätzlichen Lärmemissionen durch Sonntags- und Nachtfahrten dürften sich in einem geringen Rahmen bewegen. Es handelt sich um spezielle Fahrten bzw. Fahrzeuge, die zahlenmässig nicht stark ins Gewicht fallen. Bei den vorgeschlagenen Ausnahmen finden diese Fahrten schon heute am Sonntag oder nachts statt, einfach mit einer Bewilligung anstelle der vorgeschlagenen generellen Ausnahme. Im Weiteren ist nicht davon auszugehen, dass sich die betreffenden Fahrten automatisch in die Fahrverbotszeit verlagern. Organisatorische und arbeitsrechtliche Gründe sprechen dagegen. Beispielsweise muss sichergestellt sein, dass am Lade- oder Abladeort Arbeitsbetrieb herrscht, damit die Ware überhaupt umgeschlagen werden kann. Für die dort arbeitenden Personen muss eine Sonntags- oder Nachtarbeitsbewilligung vorliegen und sie erhalten eine höhere Entlohnung. Diesen Mehraufwand in organisatorischer und finanzieller Hinsicht werden Unternehmen nur dann auf sich nehmen, wenn die Rahmenbedingungen keine andere Lösung erlauben. Vor diesem Hintergrund ist von einem geringen Missbrauchspotential auszugehen.

Das Schutzziel des Sonntags- und Nachtfahrverbots, nämlich der Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm, wird mit den vorgeschlagenen Anpassungen nicht unterwandert, da Ausnahmen bereits heute mit einer Bewilligung möglich sind. Zudem sind die vorgeschlagenen Änderungen breit abgestützt und führen zu konsistenteren Ausnahmen. Gemessen am ganzen Gütertransport handelt es sich dabei um geringe Volumina. Die Auswirkungen auf die Gesellschaft sind somit marginal und lassen sich durch die mit der Änderung herbeigeführten Verbesserungen (Tierwohl, Wegfall administrativer Hürden) rechtfertigen. Auch in Anbetracht der bereits bestehenden Ausnahmen scheinen die Vorschläge gerechtfertigt.

Im Bereich der sportlichen Veranstaltungen hat die vorliegende Verordnungsrevision keine über die Revision des SVG hinausgehenden Auswirkungen. Die Zulassung von

neuen motorsportlichen Veranstaltungen beispielsweise auch im Bereich elektrischer Rennserien wird den Forschungsstandort Schweiz im Bereich der Elektromobilität fördern und dürfte positive touristische und wirtschaftliche Effekte haben. Die Kantone haben im Rahmen des Bewilligungsverfahrens die Möglichkeit, negative Auswirkungen für die Gesellschaft und die Umwelt angemessen zu berücksichtigen.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Die vorliegenden Rechtsanpassungen stützen sich auf die Artikel 2 Absatz 2, 9 Absatz 2^{bis} und 3, 52 und 106 Absatz 1 SVG, die sich ihrerseits auf die Regelungskompetenz des Bundes im Bereich des Strassenverkehrs stützen. Den übergeordneten rechtlichen Rahmen gibt die Bundesverfassung vor (Art. 82 BV). Die vorliegenden Verordnungsanpassungen bewegen sich innerhalb des Gesetzgebungsauftrags und der Kompetenz des Bundesrats.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die vorgeschlagenen Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot gelten in nicht-diskriminierender Weise für in- und ausländische Fahrzeuge und sind damit konform mit Artikel 1 Absatz 3 des Landverkehrsabkommens (LVA) zwischen der Schweiz und der EU¹⁸.

Das Sonntags- und Nachtfahrverbot ist im Artikel 15 LVA verankert. Der Anhang 6 III LVA listet die Ausnahmen auf, welche im Rahmen des LVA vereinbart wurden. Der Anhang 6 III LVA stimmt in seiner aktuellen Fassung nicht in allen Punkten mit den derzeit geltenden und den hier vorgesehenen Bestimmungen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot überein. Die bestehenden Abweichungen – wie auch die vorgeschlagenen Anpassungen – führen nicht zu einer Verschärfung gegenüber dem in Anhang 6 III LVA abgebildeten Stand. Es werden keine neuen Einschränkungen, sondern Erleichterungen eingeführt, von welchen auch die EU profitiert. Anhang 6 III LVA ist bei nächster Gelegenheit (und unabhängig von den Verhandlungen zum Paketansatz CH-EU) durch einen Beschluss des Gemischten Landverkehrsausschusses mit dem nationalen Recht in Übereinstimmung zu bringen.

Die Aufhebung der Befristung der Mehrgewichtskompensation ist konform mit dem MRA¹⁹ und dem Wiener Übereinkommen über den Strassenverkehr²⁰. Die betreffende Regelung stammt ursprünglich aus dem EU-Recht.²¹ Die Überführung in eine unbefristete Regelung erlaubt eine dauerhafte Umsetzung des europäischen Rechts und ermöglicht einen hindernisfreien internationalen Verkehr der Fahrzeuge.

¹⁸ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (SR **0.740.72**).

¹⁹ Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen (SR **0.946.526.81**).

²⁰ Übereinkommen über den Strassenverkehr vom 8. November 1968 (SR **0.741.10**).

²¹ Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates.

5.3 Erlassform

Der Regelungsvorschlag soll auf Stufe Bundesratsverordnung umgesetzt werden, wo er in bereits bestehenden Verordnungen systematisch eingepasst werden kann. Die Vorlage bewegt sich dabei innerhalb des dem Bundesrat durch das SVG gesetzten Rahmens.

6 Anhang

Parlamentarische Vorstösse in Zusammenhang mit dem Nachtfahrverbot

- 13.3678 Postulat – Lockerung des Nachtfahrverbots für schwere Nutzfahrzeuge / abgelehnt (NR)
- 15.3185 Motion – Reduzierung von Staus in den Morgenstunden / abgelehnt (SR)
- 19.3425 Motion – Ausnahme vom Nachtfahrverbot für Geldtransporter über 3.5 Tonnen / abgelehnt (NR)
- 19.4106 Motion – Ein Gesetz zum Schutz der Geldtransporte / abgelehnt (NR)
- 19.4606 Postulat – Bewertung der sozioökonomischen Auswirkungen eines allgemeinen Verbots von Werttransporten während der Nacht in der Schweiz / abgeschrieben (NR)
- 19.4607 Postulat – Generelles, gesamtschweizerisches Verbot von Bargeldtransporten in der Nacht. Was sind die sozioökonomischen Folgen? / abgeschrieben (NR)
- 19.4608 Postulat – Generelles, gesamtschweizerisches Verbot von Wertsachen- und Geldtransporten in der Nacht. Was sind die sozioökonomischen Folgen? / abgeschrieben (NR)
- 19.4609 Postulat – Bewertung der sozioökonomischen Auswirkungen eines allgemeinen Verbots von Werttransporten während der Nacht in der Schweiz / abgeschrieben (NR)
- 20.4677 Motion – Nachtfahrverbot für E-Lastwagen und Lastwagen mit anderen geräuschlosen Antriebsarten aufheben / abgeschrieben (NR)
- 23.3923 Motion- Ökologischer und pragmatischer Vollzug des Nacht- und Sonntagsfahrverbots / hängig im Erstrat