

Erläuterungen zur Neufassung der Artikel 78 – 85 und Artikel 91 – 93 der Verkehrsregelnverordnung (VRV)

1. Vorgaben und Zielsetzung

In seiner Botschaft zum Bundesgesetz über die Aufhebung und die Vereinfachung von Bewilligungsverfahren ("Vereinfachung des unternehmerischen Alltags") vom 8. Dezember 2006 (vgl. BBl **2007** 336) hält der Bundesrat fest:

"Die Bewilligungen für Ausnahmetransporte (BB 75.01 und BK 75.06) und für Nacht- und Sonntagsfahrten (BB 75.03 und BK 75.07) sind ebenfalls äusserst häufig. Somit besteht eine Diskrepanz zwischen dem Begriff «Ausnahme» und den Zehntausenden von Bewilligungen pro Jahr. Bei der Analyse der Arbeit der Verwaltung hat sich herausgestellt, dass der Ermessensspielraum sehr gering ist und es hauptsächlich darum geht, Daten anhand einer Liste von Kriterien zu überprüfen. In vielen Fällen scheint die Bewilligung zu keiner späteren Überprüfung Anlass zu geben.

Der Bundesrat wird daher eine Vernehmlassung bei den Kantonen organisieren und ihnen den folgenden Vorschlag unterbreiten: Aufhebung der Bewilligungspflicht für gewisse Grenzwerte, (zum Beispiel für Lastwagen, die bis zu 3 m breit, 4 m hoch, 44 Tonnen schwer und 30 m lang sind). Erwähnung der einzuhaltenden Kriterien in der Bundesgesetzgebung und Vornahme nachträglicher Stichprobenkontrollen. Die Entlastung kommt beiden Seiten zu gut (Antragsteller und Verwaltung). Nach Schätzung des ASTRA würde diese Massnahme rund die Hälfte der heute erteilten Bewilligungen betreffen, d.h. 35–45 000 Verwaltungsakte könnten abgeschafft werden."

Mit Beschluss vom 8. Dezember 2006 hat der Bundesrat folglich das UVEK beauftragt, eine Vernehmlassungsvorlage mit der in der Botschaft umrissenen Zielsetzung auszuarbeiten.

2. Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte

Artikel 78 Bewilligungsfreie Ausnahmetransporte

Der Artikel 78 betrifft nur die bewilligungsfreien Ausnahmetransporte. Für Ausnahmefahrzeuge soll die Bewilligungspflicht bestehen bleiben (vgl. dazu Erläuterungen zu Artikel 79).

Mit der vorgeschlagenen Neuregelung würden rund 50 % der Bewilligungen wegfallen, was eine deutliche Verminderung des Verwaltungsaufwands bei den Bewilligungsbehörden und den Gesuchstellern zur Folge hätte. Die Transporteure würden zudem von Bewilligungsgebühren entlastet.

Im Einzelnen:

Absatz 1: Nach dem geltenden Recht können die Kantone bis 30 m Länge, 3 m Breite, 4 m Höhe, 44 t Gewicht und bis zu einer Achslast von 12 t auf bestimmten Durchgangsstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) *schweizweit*

gültige Bewilligungen erteilen. Bis zu diesen Massen und Gewichten werden die Bewilligungen heute ohne besondere Auflagen erteilt bzw. es wird auf die allgemein gültigen Vorschriften der VRV verwiesen. Eine detaillierte Festlegung der Fahrstrecke durch die Bewilligungsbehörde ist nicht erforderlich. Die Tätigkeit der Bewilligungsbehörde besteht somit aus einem rein formalen Akt ohne inhaltliche Prüfung. Aus diesen Gründen kann auf die Erteilung einer Bewilligung ohne Weiteres verzichtet werden.

Der bewilligungsfreie Verkehr der vorgeschlagenen Transporte beeinträchtigt die Verkehrssicherheit gegenüber den heute identischen, aber der Bewilligungspflicht unterstehenden Transporten, nicht. Diese Grenzlinie erscheint deshalb geeignet, um die bewilligungsfreien von den bewilligungspflichtigen Ausnahmetransporten zu trennen. Die Voraussetzungen, damit ein Ausnahmetransport ohne Bewilligung fahren darf, sollen in einem präzisen, für den Fahrzeugführer und die Kontrollorgane (Zoll, Polizei) unmissverständlichen Katalog abschliessend aufgezählt werden:

Buchstabe a: Die Unteilbarkeit der Ladung soll mittels Legaldefinition in Artikel 80 präzisiert werden.

Buchstaben b – d: Diese Bestimmungen können nicht falsch oder anders verstanden werden.

Die Betriebsgewichte der Einzelfahrzeuge müssen eingehalten sein; ein Sattelmotorfahrzeug z. B., das zwar (als Kombination) 44 t nicht überschreitet, aber Übergewicht beim Sattelschlepper oder Sattelanhänger (für sich allein gewogen) aufweist, erfüllt die Bedingung nicht. Überdies sind auch die Achslasten einzuhalten, was bei einem höchstzulässigen Betriebsgewicht einer Fahrzeugkombination von 44 t mit einer 5-achsigen Standardkomposition (Sattelmotorfahrzeug oder Anhängerzug) mühelos möglich ist.

Absatz 2: Bewilligungsfreie Ausnahmetransporte dürfen nur auf Durchgangsstrassen durchgeführt werden. Auch dies ist nach bisherigem Recht Voraussetzung für die Erteilung einer schweizweit gültigen Bewilligung.

Absatz 3: Diese Bestimmung ist schon bisher unabdingbare Voraussetzung für die Bewilligung einer Ausnahmefahrt. Neu wird die Eignungsprüfung und damit die Verantwortung auf den Fahrzeugführer und den Fahrzeughalter übertragen. Dies ist ohne Weiteres zumutbar, handelt es sich bei den Unternehmen, die Ausnahmetransporte durchführen, doch überwiegend um spezialisierte Firmen mit spezialisiertem Fahrzeugpark.

Nicht geeignet ist z. B. ein zweiachsiger Lastwagen mit 20 Tonnen Betriebsgewicht; an dessen Stelle kann nämlich ein dreiachsiger Lastwagen die unteilbare Ladung ohne Übergewicht transportieren.

Eine ungeeignete Ladungsanbringung liegt z. B. dann vor, wenn eine Holzplatte bei horizontaler Anbringung eine Überbreite verursacht; wird die Platte dagegen schräg angebracht, resultiert keine Überbreite.

Artikel 79 Bewilligungspflichtige Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge

Absatz 1: Die Bewilligungspflicht besteht für Transporte, welche die Voraussetzungen nach Artikel 78 nicht erfüllen, sowie für Ausnahmefahrzeuge.

Ausnahmetransporte, deren Masse und Gewicht über den erwähnten Limiten liegen oder die ausserhalb von Durchgangsstrassen verkehren, erfordern seitens der Bewilligungsbehörde präzise und in jedem Einzelfall unterschiedliche Abklärungen (genaue Fahrstrecke, bestimmte Fahrzeiten, Polizeibegleitung etc.). Aus diesen der Verkehrssicherheit dienenden Gründen kann auf die Bewilligungspflicht nicht verzichtet werden.

Die Beibehaltung der Bewilligungspflicht bei Ausnahmefahrzeugen liegt namentlich darin begründet, dass ausländische Fahrzeuge mit Übermassen und/oder Übergewichten in ihren nationalen Fahrzeugausweisen oft als "Ausnahmefahrzeuge" bezeichnet werden, obwohl ihr Einsatzzweck keine Abweichung von den geltenden Limiten erfordert. Ausländischen Fahrzeugen, die in der Schweiz nicht immatrikuliert werden könnten, wird die Bewilligung für den Verkehr in der Schweiz grundsätzlich verweigert. Für die Kontrollorgane (Zoll, Polizei) wäre bei einer bewilligungsfreien Verwendung dieser Fahrzeuge nicht mehr ersichtlich, ob sie den schweizerischen Anforderungen entsprechen. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, soll daher an der Bewilligungspflicht für Ausnahmefahrzeuge festgehalten werden.

Allerdings kann die Bewilligung für schweizerische Ausnahmefahrzeuge, die höchstens 30 m lang, 3 m breit, 4 m hoch sowie 44 t schwer sind und deren Achsbelastung je Achse 12 t nicht übersteigt, bereits nach dem geltenden Recht (altArt. 78 Abs. 2^{bis}) direkt im Fahrzeugausweis eingetragen und unbefristet erteilt werden. Durch diesen einmaligen Verwaltungsakt, der bereits bei der Fahrzeugzulassung erfolgen kann, entsteht dem Fahrzeughalter kein nennenswerter Aufwand. Diese Bestimmung soll daher beibehalten werden (Art. 83 Abs. 5).

Absatz 2: Diese Bestimmung aus dem geltenden Recht soll auch im neuen Recht bestehen bleiben. Einzelbewilligungen für mehrere bestimmte Fahrten bedeutet, dass die Fahrten identisch sind hinsichtlich Ladung, Abmessungen, Fahrstrecken und eindeutig bestimmbar hinsichtlich Anzahl und Zeitpunkt ihrer Durchführung.

Artikel 80 Unteilbare Ladung

Absatz 1: Die Definition der unteilbaren Ladung soll in der VRV verankert werden. Die Umschreibung entspricht der bisherigen Praxis, sodass im Ergebnis keine materielle Änderung gegenüber dem geltenden Recht (altArt. 80 Abs. 1) resultiert. Der Transporteur muss also geeignete Fahrzeuge einsetzen und die Ladung korrekt anbringen. Ungeeignet ist z. B. ein dreiachsiger Lastwagen für den Transport einer unteilbaren Ladung, wenn dadurch das max. zulässige Betriebsgewicht von 26 t überschritten wird; der Transporteur muss einen vierachsigen Lastwagen verwenden. Die Bewilligungsbehörde hat bei der Eignungsprüfung strenge Massstäbe anzuwenden, damit jede vermeidbare Überschreitung der gesetzlichen Mass- und Gewichtslimiten ausbleibt.

Absatz 2 (Legaldefinition der unteilbaren Ladung): Es werden zwei Arten der Unteilbarkeit unterschieden:

Beispiele für die von Buchstabe a erfassten Ladungen: Beton-Fertiggarage (technisch unteilbar), Mähdrescher, Raupenbagger (Zerlegung verursacht unzumutbare Kosten).

Beispiele für unteilbare Ladungen nach Buchstabe b: Baumstämme (Überlänge, nicht aber Überbreite oder Übergewicht!), Stahlplatten (Überbreite, nicht aber Übergewicht!). Wenn also mehrere unteilbare Ladegüter transportiert werden, darf - bei

Verwendung des geeigneten Fahrzeuges - das Betriebsgewicht max. 40 t betragen. Sollen beispielsweise 20 überlange Holzstämme transportiert werden, wodurch ein Betriebsgewicht von 42 t resultiert, muss das Übergewicht durch eine Reduzierung der Anzahl Stämme vermieden werden.

Artikel 81 Bedingungen für Ausnahmeanhänger

Bis auf die Streichung des (unnötigen) Absatzes 1 (altArt. 82 Abs. 1) keine Änderung gegenüber dem geltenden Recht.

Artikel 82 Schutzanordnungen

Unverändert (altArt. 84).

Artikel 83 Zuständigkeit

Absatz 1: Es handelt sich hierbei um die per 1. Januar 2008 in Kraft tretende Fassung, die die angepasste Zuständigkeitsregelung aufgrund der Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA) wiedergibt.

Absatz 2: Die Sätze eins und drei geben die angepasste Zuständigkeitsregelung aufgrund der NFA wieder.

Satz zwei ist eine neue Bestimmung, die in der Praxis aber bereits Anwendung findet. Sie soll ermöglichen, dass die Kantone durch gegenseitige Absprachen massgeschneiderte Bewilligungen erteilen können.

Absatz 3: Nach geltendem Recht können die Kantone Bewilligungen für Ausnahme Transporte unter bestimmten Voraussetzungen auch für ausserkantonale Strecken erteilen (vgl. altArt. 79 Abs. 2). Diese Regelung soll beibehalten werden. Neu hinzu kommt der Ladungsüberhang (Bst. b). Damit soll die heute geübte Bewilligungspraxis, wonach Ladungsüberhänge bis 8,0 m nach hinten und 5,0 m nach vorne auch für ausserkantonale Strecken bewilligt werden, legalisiert werden.

Absatz 4: Auch für Ausnahmefahrzeuge können nach geltendem Recht Bewilligungen für ausserkantonale Strecken erteilt werden, wenn bestimmte Masse und Gewicht nicht überschritten werden. Diese Regelung soll beibehalten werden.

Absatz 5: Im Ergebnis keine materielle Änderung gegenüber dem geltenden Recht (vgl. altArt. 78 Abs. 2^{bis}).

Artikel 84 Verhalten im Verkehr

Bis auf die Streichung des (unnötigen) zweiten Satzes des Absatzes 3 (altArt. 85 Abs. 3) keine Änderungen gegenüber dem geltenden Recht.

3. Sonntags- und Nachtfahrverbot

Artikel 91 Grundsatz

Absätze 1 – 3: Unverändert.

Absatz 4: Bis auf eine redaktionelle Anpassung in Buchstabe f und gesetzestechnische Anpassungen in Buchstabe g unverändert.

Die unter den Buchstaben f - j aufgeführten Transportfahrten bzw. -güter sollen neu ohne Bewilligung in der Nacht oder am Sonntag durchgeführt bzw. transportiert werden dürfen. Bei diesen Gütern wird die Dringlichkeit und Unvermeidbarkeit ohne Weiteres als gegeben betrachtet. Eine Aufweichung des Sonntags- und Nachtfahrverbots geht damit nicht einher, weil der Transport dieser Güter in der Praxis bereits heute praktisch ausnahmslos mit Jahresbewilligungen durchgeführt wird. Auch die Kontrolltätigkeit der Polizei wird effektiver: nicht mehr die von Fahrzeuglenkenden präsentierte Sonntags- oder Nachtfahrbewilligung, sondern die tatsächlich mitgeführte Ladung muss kontrolliert werden um feststellen zu können, ob die Nacht- oder Sonntagsfahrt zulässig ist oder nicht.

Absatz 5: Bis auf redaktionelle Anpassungen unverändert (altArt. 91 Abs. 5).

Absatz 6: Das verlangte Nachweisdokument ermöglicht die Kontrolltätigkeit der Polizei überhaupt erst. Das Bestehen eines Auftragsverhältnisses lässt sich nicht ausschliesslich durch die Überprüfung der Ladung feststellen.

Absatz 7: Der Begriff des "Ladevolumens" soll präzisiert werden, da hier oftmals Unklarheit besteht. Nach gängiger Vollzugspraxis ist nicht ein Viertel des Volumens der Ladung, sondern des Fahrzeugs gemeint. Sodann soll die zulässige Leerfahrt auf max. 30 Minuten beschränkt werden. Auch diese Zeitdauer entspricht der ständig geübten Vollzugspraxis; es wird in diesem Punkt also materiell kein neues Recht geschaffen.

Absatz 8: Bis auf redaktionelle Anpassungen unverändert (altArt. 91 Abs. 7).

Artikel 92 Bewilligungen

Absatz 1: Bei den in Absatz 1 Buchstaben a - c aufgeführten Fällen ist im Gegensatz zu den Fällen nach Artikel 91 Absatz 4 Buchstaben f - j die Dringlichkeit und Unvermeidbarkeit nicht in jedem Fall gegeben. Deshalb müssen die Dringlichkeit und die Unvermeidbarkeit in jedem Einzelfall von der Behörde überprüft werden. Die Bewilligungspflicht soll deshalb beibehalten werden. Bei den aufgeführten Fällen handelt es sich im Vergleich zu den neu bewilligungsfreien Fahrten (Art. 91) anzahlmässig um einen geringen Anteil.

Absatz 2: Die geltende Kann-Vorschrift "es [das ASTRA] kann auch über Gesuche aus dem Ausland entscheiden" soll aufgehoben werden. Nach gängiger Praxis beginnt bei Fahrten aus dem Ausland in die Schweiz die bewilligungspflichtige Fahrt nämlich beim Einfahrtskanton. Das ASTRA verweist entsprechende Gesuchsteller daher auch konsequent an die jeweiligen Grenzkantone.

Aufhebung des alten Absatzes 4: Die Bewilligungsmöglichkeit nach Satz 1 für "dringliche Fahrten bei Veranstaltungen, namentlich zum Transport von Lebensmitteln und Getränken" wird mit der Neugestaltung des Bewilligungswesens überflüssig, weil Artikel 92 Absatz 1 Buchstabe a in Verbindung mit Artikel 91 Absatz 4 Buchstabe g diese Fahrten bereits mitumfassen. Sie soll daher gestrichen werden. Satz 2 soll ebenfalls gestrichen werden, da in der Praxis an Sonn- und Feiertagen generell Lebensmittel befördert werden dürfen. Die Beibehaltung der alten Regelung ergibt daher keinen Sinn mehr.

Absatz 3: Bis auf eine Präzisierung unverändert (altArt. 92 Abs. 5).

Absatz 4: Übersteigt eine Leerfahrt die im neuen Artikel 91 Absatz 7 vorgesehenen 30 Minuten, muss der Gesuchsteller die tatsächliche und objektive Unumgänglichkeit der Fahrt während den Fahrverbotszeiten belegen. Die Bewilligungsbehörde hat bei der Beurteilung strenge Massstäbe anzuwenden, sind doch für den Transporteur oder Auftraggeber grundsätzlich alle Fahrten unumgänglich (damit z. B. um 02:00 Uhr in Sion Lebensmittel geladen werden können, ist jedoch eine Leerfahrt ab Aarau während den Fahrverbotszeiten objektiv nicht unumgänglich).