III. a. Verkehrsregelverordnung (VRV)

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 2 Abs. 1 ¹ Wer wegen Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Medikamenten oder Drogen oder aus einem andern Grund nicht fahrfähig ist, darf kein Fahrzeug führen.</p>	<p>Art. 2 Abs. 1 ¹ Wer wegen Übermüdung, Einwirkung von Alkohol, Arznei- oder Betäubungsmitteln oder aus einem andern Grund nicht fahrfähig ist, darf kein Fahrzeug führen.</p>
<p>Erläuterungen: Der Begriff "Drogen" wird durch den Begriff "Betäubungsmittel" ersetzt. Damit korrespondiert die Terminologie in der Verordnungsbestimmung mit derjenigen der übergeordneten Gesetzesbestimmung (Art. 31 Abs. 2 SVG). <u>Zusätzlich nur in der deutschsprachigen Version:</u> Aus den gleichen Gründen wird der Begriff "Medikamente" durch den Begriff "Arzneimittel" ersetzt.</p>	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 32 Abs. 1 und 2 ¹ Die Nebellichter und die Kurvenlichter dürfen nur bei Nebel, Schneetreiben oder starkem Regen sowie nachts beim Befahren kurvenreicher Strecken verwendet werden.</p>	<p>Art. 32 Abs. 1 und 2 ¹ <i>Aufgehoben</i></p>
<p>² Die Nebelschlusslichter dürfen nur verwendet werden, wenn die Sichtweite wegen Nebels, Schneetreibens oder starken Regens weniger als 50 m beträgt.</p>	<p>² Nebellichter und Nebelschlusslichter dürfen nur verwendet werden, wenn die Sichtweite wegen Nebels, Schneetreibens oder starken Regens weniger als 50 m beträgt.</p>
<p>Erläuterungen: Kurvenlichter gemäss der früheren BAV (Verordnung vom 27. August 1969 über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge) erzeugen - wie die Nebellichter - ein breitstrahlendes, nach oben gut abgegrenztes Licht. Ihre Verwendung war deshalb bisher gleich wie diejenige der Nebellichter geregelt. In der VTS sind Kurvenlichter nicht mehr definiert. Als Zusatzlichter sind gemäss VTS jedoch u. a. zwei in Abhängigkeit der Lenkung schwenkbare Fernlichter erlaubt. Im ECE-Reglement Nr. 48 (Anbau der Beleuchtungseinrichtungen) werden sowohl diese schwenkbaren Fernlichter als Kurvenlichter bezeichnet als auch die Veränderung der horizontalen Ausrichtung der Abblendlichter und die Aktivierung zusätzlicher Lichtquellen zur besseren Ausleuchtung von Kurven. Für alle diese Fälle ist die bisherige Regelung zur Verwendung von Kurvenlichtern nicht mehr zweckmässig und eine besondere Verwendungsvorschrift auch nicht mehr erforderlich. Mit der vorgeschlagenen Änderung soll zudem im Sinne einer Vereinfachung die Verwendung der Nebellichter gleich wie diejenige der Nebelschlusslichter geregelt werden.</p>	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 67 Abs. 1 (Bst. f, g und h) ¹ Das Betriebsgewicht von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen darf höchstens betragen:</p> <p>f. 24,00 t bei Anhängern mit drei oder mehr Achsen;</p> <p>g. 18,00 t bei zweiachsigen Anhängern oder Doppelachsanhängern;</p> <p>h. 10,00 t bei einachsigen Anhängern.</p>	<p>Art. 67 Abs. 1 ¹ Das Betriebsgewicht von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen darf höchstens betragen:</p> <p>f. 32,00 t bei Normalanhängern mit vier Achsen;</p> <p>g. 24,00 t bei Normalanhängern mit drei Achsen;</p> <p>h. 18,00 t bei Normalanhängern mit zwei Achsen.</p> <p>Bei Sattel- und Zentralachsanhängern darf das Betriebsgewicht die zulässigen Achslasten nach Absatz 2 nicht übersteigen.</p>
<p>Erläuterungen: Angleichungen an Artikel 183 Absatz 1 VTS.</p>	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 77 Abs. 3 ³ Das Mitführen von Schlittenanhängern zum Personen- oder Gütertransport an Traktoren und Motorwagen mit Allradantrieb kann von der für Ausnahmegewilligungen zuständigen Behörde (Art. 79) für bestimmte Strecken nach den Richtlinien des ASTRA gestattet werden.	Art. 77 Abs. 3 ³ Das Mitführen von Schlittenanhängern zum Personen- oder Gütertransport an Traktoren, Motorwagen mit Allradantrieb und Motorschlitten kann von der für Ausnahmegewilligungen zuständigen Behörde (Art. 79) für bestimmte Strecken nach den Richtlinien des ASTRA gestattet werden.
Erläuterungen: Neu soll auch das Mitführen von Schlittenanhängern an Motorschlitten bewilligt werden können. Die Ausweitung ist auf Grund der technischen Entwicklung und der Sicherheitsstandards dieser Fahrzeuge vertretbar.	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 79 Abs. 1 ¹ Der Standortkanton oder der Kanton, in dem die bewilligungspflichtige Fahrt beginnt, erteilt die Bewilligung für die ganze Schweiz. Die Zuständigkeit des Standortkantons entfällt, wenn sein Gebiet nicht berührt wird.	Art. 79 Abs. 1 ¹ Der Standortkanton oder der Kanton, in dem die bewilligungspflichtige Fahrt beginnt, erteilt die Bewilligung für die ganze Schweiz.
Erläuterungen: Seit dem 1.1.2005 können für den Transport unteilbarer Güter und die Verwendung von Ausnahmefahrzeugen Dauerbewilligungen auch für ausserkantonale Fahrstrecken erteilt werden, wenn die in Art. 79 Abs. 2 Bst. a festgelegten Grenzen nicht überschritten sind. Zweck dieser Regelung ist u.a., dass auch Fahrten durchgeführt werden können, die das Gebiet des Standortkantons nicht berühren; der zweite Satz ist daher aufzuheben.	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 85 Abs. 2 ² Sind die Abmessungen nach Artikel 79 Absatz 2 Buchstabe a überschritten oder ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h oder weniger begrenzt, so dürfen in Ortschaften mit mehr als 15 000 Einwohnern zu den folgenden Zeiten keine Ausnahmefahrzeuge verkehren und keine Ausnahmetransporte durchgeführt werden: a. von 07.00 Uhr bis 08.30 Uhr; b. von 11.30 Uhr bis 12.30 Uhr; c. von 17.00 Uhr bis 19.00 Uhr. Die örtlichen Behörden können Ausnahmen gestatten.	Art. 85 Abs. 2 ² <i>Aufgehoben</i>
Erläuterungen: In- und ausländische Fahrzeugführer kennen die Einwohnerzahl einer Ortschaft kaum und können diese innert nützlicher Zeit auch nicht in Erfahrung zu bringen. Zudem werden die fixen Sperrzeiten nicht allen Situationen und Ortschaften gerecht. Nach Artikel 84 Absatz 1 ordnet die Bewilligungsbehörde u. a. die Vorkehrungen an, die zur Vermeidung von Lärm und Verkehrsstörungen nötig sind. Damit kann die Bewilligungsbehörde in Abhängigkeit der Transportabmessungen und der vorgeschriebenen Fahrstrecke gezielte und situationsgerechte Sperrzeiten verfügen.	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. Art. 91 Abs. 5 ⁵ Zulässig sind ferner Fahrten zur Hilfeleistung bei Unfällen, Fahrzeugpannen und Betriebsstörungen, namentlich in öffentlichen Transportunternehmen und im Flugverkehr. Überschreiten die Fahrten den Lokalverkehr, so ist die Bestätigung des nächsten Polizeipostens mitzuführen.	Art. Art. 91 Abs. 5 ⁵ Zulässig sind ferner Fahrten zur Hilfeleistung bei Unfällen, Fahrzeugpannen und Betriebsstörungen, namentlich in öffentlichen Transportunternehmen und im Flugverkehr sowie Fahrten bei Winterdiensteinsätzen.

Erläuterungen:

Mit der Aufnahme der Fahrten bei Winterdienstesätzen wird die kantonale Praxis übernommen.
Mit der zweiten Änderung soll auf das Mitführen einer Bestätigung verzichtet werden, weil infolge der zahlreichen Schliessungen von lokalen Polizeiposten und der während den Nachtzeiten und an Sonntagen nicht besetzten regionalen Polizeiposten diese Anforderung nicht mehr erfüllt werden kann.

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 92 Abs. 6</p> <p>⁶ Die Bewilligung wird erteilt für den Transport auf kürzester Strecke und nötigenfalls für eine kurze Leerfahrt.</p>	<p>Art. 92 Abs. 6</p> <p>⁶ Die Bewilligung wird erteilt für den Transport auf kürzester Strecke und nötigenfalls für eine unumgängliche Leerfahrt.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Änderungsvorschlag im Sinne eines Antrags der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa). Der Begriff „kurze Leerfahrt“ ist nirgends definiert und wird auch nicht allen Situationen gerecht. So müssen z.B. bei nächtlichen Belagsarbeiten die Transportfahrzeuge immer wieder leer zur Belagsaufbereitungsanlage fahren, um das notwendige Material abzuholen. Dabei können dies durchaus auch „längere“ Leerfahrten sein, die aber nicht zu umgehen sind; mit dem Begriff „unumgängliche Leerfahrt“ soll derartigen Situationen besser Rechnung getragen werden.</p>	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 93 Abs. 1</p> <p>¹ Es dürfen Einzelbewilligungen für eine oder mehrere bestimmte Fahrten und Dauerbewilligungen für beliebig häufige Fahrten erteilt werden. Die Dauerbewilligungen sind auf höchstens zwölf Monate zu befristen; bei unveränderten Verhältnissen darf die Gültigkeitsdauer dreimal verlängert werden. Von den Einzelbewilligungen für mehrere Fahrten und von den neu ausgestellten Dauerbewilligungen ist dem ASTRA und, bei interkantonalen Fahrten, auch den berührten Kantonen eine Kopie zuzustellen.</p>	<p>Art. 93 Abs. 1</p> <p>¹ Es dürfen Einzelbewilligungen für eine oder mehrere bestimmte Fahrten und Dauerbewilligungen für beliebig häufige Fahrten erteilt werden. Die Dauerbewilligungen sind auf höchstens zwölf Monate zu befristen.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Änderungsvorschlag im Sinne eines Antrags der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa). Da bei Sonntags- und Nachtfahrtbewilligungen im Gegensatz zu Bewilligungen für Übermasse und Übergewichte nicht verkehrssicherheitsrelevante Aspekte berührt werden, erübrigt sich die Zustellung von Bewilligungskopien. Damit nimmt auch der administrative Aufwand der Bewilligungsbehörden ab.</p>	

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 93 Abs. 2</p> <p>² In der Bewilligung sind anzugeben: Art des Ladegutes, Lade- und Bestimmungsort, Fahrstrecke und Zeit der Fahrt; es ist das Formular «Sonderbewilligung» (Art. 150 Abs. 2 Bst. f der V vom 27. Okt. 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr VZV) zu verwenden.</p>	<p>Art. 93 Abs. 2</p> <p>² In der Bewilligung sind die Art des Ladegutes, die Zeit der Fahrt und die Fahrstrecke oder bei Dauerbewilligungen das Gebiet und die Zeit der Fahrt anzugeben.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Beispiel: Nach Art. 92 Abs. 3 Bst. f können u. a. Nachtfahrten für den Unterhalt von Werkleitungen bewilligt werden. Aus Praktikabilitätsgründen (Dringlichkeit) werden solche Bewilligungen i.d.R. als Dauerbewilligungen ausgestaltet; die Angabe einer genauen Fahrstrecke ist kaum möglich, da nicht immer vorhersehbar ist, wo z.B. an einer Stromleitung unmittelbarer Unterhaltsbedarf besteht. Die beauftragten Unterhaltsdienste betreuen jedoch oft ein definiertes Gebiet, sodass sich auch die Angabe einer Gebietsbezeichnung (z.B. „ganzer Kanton Tessin“) rechtfertigen lässt. Denkbar ist ein solcher Eintrag auch in Fällen von Dauerbewilligungen, bei denen auf Grund häufig wechselnder Destinationen die genauen Fahrstrecken nur mit hohem administrativem Aufwand für Gesuchsteller und Behörde bezeichnet werden könnten (Eintrag z.B. „Kantone Bern, Freiburg und Waadt“ oder in begründeten Ausnahmefällen auch „ganze Schweiz“).</p>	

III. b. VRV-Änderungen, die nur zusammen mit der Strassenverkehrskontrollverordnung (vgl. Beilage 1) in Kraft treten

Geltender Text	Änderungsvorschlag
	<p>Art. 56 Abs. 1bis (neu) ^{1bis} Die Polizei nimmt den Tatbestand auf bei Verkehrsunfällen, die nach Artikel 51 SVG zu melden sind; in andern Fällen hat sie den Tatbestand aufzunehmen, wenn ein Beteiligter es verlangt.</p>
<p>Erläuterungen: Die Art. 135 VZV betreffende Tatbestandsaufnahme durch die Polizei wird als neuer Absatz 1bis eingefügt. Dies drängt sich auf, weil der gesamte Abschnitt 33 der VZV aufgehoben und dessen Inhalt - mit Ausnahme von Art. 135 - in die neu zu schaffende Strassenverkehrskontrollverordnung verschoben wird. Der thematische Bezug zu Art. 56 VRV rechtfertigt eine Verschiebung an diese Stelle.</p>	

III. c. VRV-Änderungsvorschläge des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes ASTAG und der Alpen-Initiative

Art. 73 Abs. 3
<p>Die ASTAG beantragt, Art. 73 Abs. 3 so zu ergänzen, dass bei mehrachsigen Anhängern und Sattelanhängern die Ladung generell 3,00 m über das Fahrzeugende hinausragen darf.</p> <p>Die ASTAG begründet diesen Antrag damit, dass in der Praxis das Ermitteln des hinteren Überhangs bei mehrachsigen Anhängern mit gelenkten und starren Achsaggregaten sehr schwierig sei und daher von den Vollzugsbehörden unterschiedlich gehandhabt werde. Eine einheitliche Regelung mit einem Überhang von 3,00 m über das Fahrzeugende hinaus würde deshalb die Arbeit aller Beteiligten erleichtern. Nach Einschätzung der ASTAG entspräche eine solche Regelung in etwa der jetzigen Vorschrift, wodurch der heutige Verkehrssicherheitsstandard beibehalten würde</p> <p>Das ASTRA lehnt den Antrag der ASTAG aus Gründen der Verkehrssicherheit ab. Jedes Fahrzeug und jede Ladung, die über den Drehpunkt der Hinterachse(n) hinausragen, erzeugen ein bestimmtes Ausschwenkmass. Je nach der Grösse ist dieses Ausschwenkmass vom Führersitz aus nur schwer oder gar nicht kontrollierbar. Die Richtlinien Nr. 6 der asa sehen daher auch vor, dass bei einem Überhang von mehr als 5,00 m (nach geltender Regelung bewilligungspflichtig) der Transport durch eine Hilfsperson begleitet werden muss, die das Ausschwenken der überragenden Teile kontrollieren kann. Ein Überhang der Ladung von 3,00 m ab Fahrzeugende, das selber bereits einen technischen Überhang von mehr als 5,00 m ab Drehpunkt der Hinterachse(n) aufweist, ist aus Sicht des ASTRA der Verkehrssicherheit abträglich und geht weit über die geltende Regelung hinaus.</p>

Art. 80 Abs. 1 Bst. b
<p>Die ASTAG beantragt, Ausnahmen von den gesetzlichen Höchstmassen und Höchstgewichten auch zuzulassen für Begleitfahrzeuge eines Arbeitsmotorwagens, wenn diese ausschliesslich für den Transport von demontierbaren Bestandteilen des Arbeitsmotorwagens (z.B. Gegengewichte eines Kranwagens) eingesetzt werden. Das Gesamtgewicht des Begleitfahrzeugs dürfe dabei das Gesamtgewicht des dazugehörenden Arbeitsmotorwagens nicht übersteigen.</p> <p>Die ASTAG begründet diesen Antrag damit, dass das Kranzubehör (z.B. Ballast) heute nicht als unteilbares Transportgut gelten würde und daher für den Transport in Komponenten aufgeteilt werden müsse. Dies führe dazu, dass beispielsweise bei einem 350 t-Kran das Kranzubehör (ca. 96 t) mit 3 - 4 Lastwagen transportiert werden müsse. Könnte dieses Material künftig mit nur einem Lastwagen transportiert werden, würde die Anzahl Fahrten erheblich reduziert, was neben Energieeinsparungen auch eine Entlastung des Verkehrs zur Folge hätte.</p> <p>Das ASTRA lehnt den Revisionsantrag der ASTAG ab, weil dieser zu einer Aufweichung der allgemein gültigen Gewichtslimiten führen würde. Heute sind Ausnahmen von den Höchstgewichten nur zulässig, wenn ein "unteilbares Gut" transportiert werden soll oder wenn ein Arbeitsmotorwagen bspw. auf einem Anhänger "eigene Bestandteile" (z.B. Kranarme) mitführt. Diese Kriterien sind klar, einfach vollziehbar und verhindern heute, dass die Ausnahme (Sonderbewilligung) die Regel (Gewichtslimite) aushöhlt. Würde aber dem Begehren der ASTAG nachgegeben, so müssten im Sinne der Gleichbehandlung auch andere Ausnahmen für teilbare Güter bewilligt werden: z.B. den Transport mehrerer, vorgefertigter Beton- oder Holzelemente für den Hausbau. Das Argument, dass die Zahl der Transporte vermindert werden könne, ist aufgrund der geltenden Rechtsordnung nicht massgebend. Eine Erhöhung der zulässigen Gewichte würde nämlich nicht nur beim Transport von Kranzubehör, sondern bei allen transportierten Gütern die Zahl der Transporte reduzieren und damit die Wirtschaftlichkeit erhöhen. Eine generelle Erhöhung der Limiten würde aber der schweizerischen Verkehrspolitik (Verlagerungsziel) widersprechen. Deshalb lehnen wir den Antrag der ASTAG ab.</p>

Art. 92 Abs. 7 und Abs. 3 Bst. a

Die ASTAG beantragt, dass bei jedem bewilligten Transport entweder - wie bisher - ein Viertel des Ladevolumens mit anderen Waren oder neu ein Zweitel des Ladevolumens mit anderen Lebensmitteln aufgefüllt werden dürfe.

Die ASTAG begründet diesen Antrag damit, dass der nach geltendem Recht zulässige Viertel des Ladevolumens den veränderten Anforderungen der Verlager/Auftraggeber (frühe Lieferfristen) und Konsumenten ("gestern frisch gepflückt, heute auf dem Tisch!") nicht mehr Rechnung trage. Heute würden daher bei der Belieferung mit Lebensmitteln oft zwei Fahrzeuge eingesetzt, obwohl von der Ladekapazität her ein einziger Lastwagen genügen würde. Diese Situation sei vom logistischen Ablauf her unbefriedigend und führe zu unnötigem Mehrverkehr.

Die Alpen-Initiative, die von der ASTAG vorinformiert wurde, könnte diesem Vorschlag nur zustimmen, wenn gleichzeitig die generellen Anforderungen für Nachttransporte von Lebensmitteln verschärft würden (Verkürzung der Verbrauchsfrist-Anforderung von heute 30 auf 3 Tage) und gewährleistet wäre, dass die Anforderungen für Ausnahmen vom Nachtfahrverbot gemäss Artikel 92 Absatz 1 VRV auch wirklich durchgesetzt würden.

Das ASTRA lehnt den ASTAG-Vorschlag entschieden ab, da er mit den Grundsätzen des Sonntags- und Nachtfahrverbots kollidiert. Das Element der Wirtschaftlichkeit spielt dabei von Gesetzes wegen keine Rolle, ist aber im Vorschlag der ASTAG das ausschlaggebende Motiv. Nach Ansicht des ASTRA würde daher die Erhöhung des bisherigen Fremdgüterladeanteils von einem Viertel auf die Hälfte nicht nur zu einer Aushöhlung des Sonntags- und Nachtfahrverbots führen, sondern womöglich auch - quasi durch die Hintertür - Art. 2 Abs. 2 SVG, wo das Sonntags- und Nachtfahrverbot ausdrücklich statuiert wird, zuwiderlaufen.

Das ASTRA kann ebenfalls den Vorschlag der Alpen-Initiative, die Verbrauchsfrist auf 3 Tage zu verkürzen, nicht unterstützen. Die heute geltende Regelung wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Gesundheit festgelegt und hat sich bewährt. Die Regelung erlaubt es dem Hersteller/Versender eine breite Palette an Lebensmitteln in der gleichen Beförderungseinheit mitzuführen und damit Lastwagenfahrten zu reduzieren.