

Herrn
Dr. Rudolf Dieterle
Direktor
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 **Bern**

Bern, 28. Juli 2006

Änderungen verschiedener Verordnungen sowie neue Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Anhörungsverfahrens betreffend die Änderungen von Verordnungen – Verkehrsregelverordnung (VRV), Signalisationsverordnung (SSV), Verkehrsversicherungsverordnung (VVV), Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), Verkehrszulassungsverordnung (VZV), Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR), Chauffeurverordnung (ARV 1), Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) – des Strassenverkehrsrechts und zu neuen Verordnungen über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV) sowie über die Zulassung der Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer zum berufsmässigen Transport von Personen und Gütern auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung, CZV) Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

I. Grundsätzliche Bemerkungen

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann den neu vorgeschlagenen Verordnungen (SKV und CZV) ebenso wie den postulierten Ordnungsänderungen (VRV, SSV, VVV, VTS, VZV, SDR sowie ARV 1 und ARV 2) des Strassenverkehrsrechts grundsätzlich zustimmen.

Die neu zu schaffenden Verordnungen sowie die zur Diskussion gestellten Verordnungsänderungen haben offensichtlich in erster Linie zum Ziel, die Verkehrssicherheit auf den Schweizer Strassen weiter zu erhöhen, und zudem die Transparenz bzw. die Überschaubarkeit des Strassenverkehrsrechts zu verbessern.

Gegen diese beiden Ziele ist prinzipiell nichts einzuwenden. Wir kommen allerdings nicht umhin, einmal mehr darauf hinzuweisen, dass insbesondere die wirtschaftliche Komponente wie z.B. das Kosten/Nutzen-Verhältnis, aber auch der gesellschaftliche Aspekt wie z.B. die Akzeptanz bei dem im Strassenverkehrsrecht praktisch jährlich wiederkehrenden Regulierungsritual nicht völlig ausser Acht gelassen werden dürfen.

Ebenso ist der Praxistauglichkeit der vorliegenden Vorschläge und dem dadurch möglicherweise entstehenden zusätzlichen Belastungsgrad von Wirtschaft und Bevölkerung in angemessener Weise Rechnung zu tragen.

Unsere detaillierten Antworten, Anträge und Bemerkungen entnehmen Sie bitte dem nachfolgenden von Ihnen vorgegebenen Fragebogen.

II. Fragebogen

I. Strassenverkehrskontrollverordnung (SKV)

1. Sind Sie damit einverstanden, dass die heute in diversen Verordnungen verstreuten Bestimmungen betreffend Strassenverkehrskontrollen in einer eigenständigen Verordnung (Strassenverkehrskontrollverordnung) zusammengefasst werden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir weisen allerdings darauf hin, dass es aus Sicht des Anwenders grundsätzlich unpraktisch ist und zu Verunsicherung führt, wenn Bestimmungen der heutigen Verordnungen aufgehoben und ohne Querverweis in eine neue Verordnung einfließen würden.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass Führer und Führerinnen motorloser Fahrzeuge das Atemmessergebnis neu im Bereich von 0,50 und mehr, aber weniger als 1,10 Promille (bisher weniger als 0,80 Promille) anerkennen können?

(Art. 10 Abs. 4 ; bisher in Art. 139 Abs. 4 VZV geregelt)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Dem zwar schleichenden, aber offensichtlichen Trend, dass Führende motorloser Fahrzeuge weniger hart kontrolliert bzw. „angefasst“ werden und deren Fehlverhalten gewissermassen bagatellisiert wird, ist u.E. nicht noch mehr Vorschub zu leisten. In städtischen Regionen (z.B. Bern) beispielsweise ist es heute praktisch an der Tagesordnung, dass ein Grossteil der Radfahrenden die Rotlichter missachtet – dies notabene in nüchternem Zustand. Auch wenn das Warten vor einem Rotlicht für Velofahrende nicht immer ganz einsichtig sein mag, stellt das Überfahren des Rotlichts trotzdem eine klare Regelübertretung dar. Diese wird von der Polizei leider nur in den seltensten Fällen geahndet.

Nach unserer Auffassung senden weder das faktische Dulden der Missachtung von Rotlichtern noch das Heraufsetzen des oberen Alkoholpromille-Anerkennungswerts die richtigen Signale an die Führenden motorloser Fahrzeuge aus. Letzteres lässt sich nach unserem Dafürhalten auch nicht damit begründen, dass dies einem Bedürfnis der Polizei entspreche und die Kosten für eine Blutprobe im Missverhältnis zu der zu erwartenden Busse stünden. Für die Führenden motorloser Fahrzeuge im Strassenverkehr müssen im Grundsatz die gleichen Regeln betreffend die Fahrtüchtigkeit gelten wie für die Motorfahrzeugführenden – dies nicht nur und vor allem im Interesse der Verkehrssicherheit, sondern auch im Sinne einer Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmenden.

Die vorgeschlagene Sonderbehandlung in Bezug auf das Anerkennen des Atemmessergebnisses führt nicht zuletzt zu einem höheren Gefährdungspotenzial im Allgemeinen und zu einer grösseren Schuldenlast für Motorfahrzeugführende im Speziellen: Wird ein Führer eines motorlosen Fahrzeugs in einen Unfall mit einem Motorfahrzeug verwickelt, so wird im Regelfall die Gefährdungshaftung des Motorfahrzeugführenden schwerer beurteilt als die Verschuldenshaftung des Führers von motorlosen Fahrzeugen.

Eventualiter kann sich **strasseschweiz** mit der vorgeschlagenen Neuerung einverstanden erklären, sofern diese künftig auch auf die Motorfahrzeugführenden angewendet wird.

3. Sind Sie mit der Einführung einer 1-jährigen Berichterstattung betreffend den Vollzug der ARV 1 und dem Verzicht auf die Berichterstattung bei der ARV 2 einverstanden?

(Art. 39; bisher in Art. 23 ARV 1 bzw. Art. 31 ARV 2 geregelt)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir beantragen, dass die Ergebnisse dieser Berichterstattung auch den direkt am Strassenverkehr interessierten Verbänden zur Verfügung gestellt werden.

4. Haben Sie konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu einzelnen Teilen des zur Diskussion stehenden Verordnungsentwurfs?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Zu Artikel:	Bemerkungen:
Art. 6 Abs. 1	<p>Antrag: Wir beantragen, dass der letzte Teil des ersten Satzes in Abs. 1 (...und der Unterstützung des Verlagerungsziels nach dem Verkehrsverlagerungsgesetz...) ersatzlos gestrichen wird. Im Weiteren sind im Sinne von Kontrollelementen Transportlizenzen und das Kabotageverbot aufzunehmen.</p> <p>Begründung: Die Prioritäten der Kontrollen haben sich in erster Linie nach den verkehrssicherheitsrelevanten Punkten sowie den Gefahrenstellen zu richten und nicht nach Aspekten der Verkehrsverlagerung bzw. der Verkehrslenkung. Hingegen repräsentieren Transportlizenzen und das Kabotageverbot wichtige Kontrollelemente, die im vorliegenden Entwurf nicht enthalten sind.</p>
Art. 6 Abs. 2 Bst. b	<p>Antrag: Wir beantragen, dass die Bestimmung bezüglich des Mindestanteils der zu kontrollierenden Arbeitstage der ARV 1 unterstellten Fahrzeugführer für die Schweiz zeitlich gleich gestaffelt eingeführt wird wie in der Europäischen Union (EU). – Also von ein auf zwei Prozent ab dem 1. Januar 2008 und auf drei Prozent ab dem 1. Januar 2010. Es ergibt keinen Sinn, dass die Schweiz diesbezüglich einen Sonderstatuts einnimmt.</p> <p>Begründung: Wir sind nicht gegen ARV-Kontrollen, weisen aber darauf hin, dass einerseits mit dem Systemwechsel vom mechanischen auf den digitalen Fahrtschreiber in der Startphase relativ viele Neuerungen auf Unternehmer, Fahrer und Vollzugsbehörden zukommen werden sowie andererseits aus heutiger Sicht die Ressourcen für den ARV-Vollzug in den Kantonen äusserst unterschiedlich sind und zuerst einmal auf Vereinheitlichung werden sollten. Aus diesen Gründen erachten wir eine stufenweise Erhöhung der Mindestkontrolltage im Gleichschritt mit der EU als vernünftiger Lösung.</p>
Art. 7	<p>Antrag: Wir beantragen, Art. 7 dahingehend zu ergänzen, dass unnötige Mehrfachkontrollen zu vermeiden sind.</p> <p>Begründung: Aufgrund von wiederkehrenden Rückmeldungen seiner Mitglieder und im Rahmen von Gesprächen mit Polizeivertretern aus verschiedenen Kantonen hat der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG, eine der Trägerorganisationen von strasseschweiz, festgestellt, dass das Problem der Mehrfachkontrollen bis heute nicht zufrieden stellend gelöst worden ist. Es ist stossend, wenn Motorfahrzeuge zweimal am gleichen Tag auf ihre Gesamtlänge, Reifenprofiltiefe oder den Eintrag der letzten Motorfahrzeugkontroll-Prüfung im Fahrzeugausweis hin kontrolliert werden. Aus der Sicht der Motorfahrzeugführer wird dies häufig als schikanös empfunden. Zudem ist es unserer Meinung nach auch dem Image der Vollzugsbehörde abträglich. Wir legen grossen Wert darauf, dass mit der Einführung der SKV auch dieses Problem ernsthaft an die Hand genommen wird, und es in der Praxis zu einer spürbaren Verbesserung kommt.</p>
Art. 7 Abs. 2	<p>Antrag: Wir beantragen, Art. 7 Abs. 2 in dem Sinn zu ergänzen, dass die Umleitung von Motorfahrzeugen und Anhängern zum Wägen auf amtlichen Waagen und zu umfassenden Kontrollen verhältnismässig sein muss bezüglich der festgestellten Übertretung, der zu benötigenden Zeit und der zurückzulegenden Wegstrecke.</p> <p>Begründung: Immer wieder kann festgestellt werden, dass die Vollzugsbehörden Motorfahrzeuge umleiten, obwohl die Übertretung gering und nicht verkehrssicherheitsrelevant ist. Dies ist stossend und wird insbesondere bei Passagieren von Reisebussen als schikanös empfunden.</p>
Art. 21 Abs. 1	<p>Bemerkung: strasseschweiz ist der Meinung, dass generell die Kontrolle des technischen Zustands von Nutzfahrzeugen auch in dafür eingerichteten Betrieben</p>

Art. 43 und 44	<p>durchgeführt werden kann. Sollte dies nicht möglich sein, müssten zumindest Teilprüfungen wie z.B. Bremsprüfungen oder Nachkontrollen und Nachprüfungen zugelassen werden. Die direkte Behebung des Mangels müsste mittels Unterschrift des Betriebs bestätigt und genehmigt werden können</p> <p>Antrag: Wir beantragen, dass die Registerdaten auch den direkt am Strassenverkehr interessierten Verbänden zur Verfügung gestellt werden. Zudem sollen die Registerdaten nur zum Zweck der Verbesserung der Verkehrssicherheit und nicht zu anderen verkehrspolitischen Zwecken genutzt werden. Die Aufzählung in Art. 43 Abs. 2 ist entsprechend zu erweitern.</p> <p>Begründung: Bekanntlich engagiert sich die ASTAG auch stark im Bereich der Aus- und Weiterbildung der Transportunternehmer und ihrer Fahrer. Mit den Registerdaten ergibt sich die Möglichkeit, durch noch gezieltere Schulungen bzw. Aus- und Weiterbildungs-massnahmen sowie Verkehrssicherheitskampagnen im Sinne der Prävention zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beizutragen.</p>
----------------	--

Allfällige weitere Bemerkungen:

Keine weiteren Bemerkungen.

II. Chauffeurzulassungsverordnung (CZV)

3. Sind Sie mit der Einführung einer Grundausbildung und einer obligatorischen Weiterbildung für Berufschauffeure/-chauffeusen nach der Richtlinie 2003/59/EG einverstanden?

(Art. 1)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Siehe hiernach.

2. Sind Sie damit einverstanden, die Option „beschleunigte Grundausbildung“ (140 Std.) mit Unterrichtsteilnahme und Prüfung einzuführen?

(Art. 6)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Siehe hiernach.

3. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Prüfungsmodalitäten einverstanden?

(Art. 6)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Siehe hiernach.

Allfällige weitere Bemerkungen:

(z.B. auch zu den Veränderungen, welche diese Verordnung in der VZV nach sich zieht)

Art. 1 Gegenstand

Bemerkung: Die Aus- und Weiterbildung nimmt bei den Strassentransportunternehmen in der Schweiz bzw. bei den Arbeitnehmenden im Vergleich zu den meisten EU-Staaten seit langem einen sehr hohen Stellenwert ein. Die ASTAG, wie bereits erwähnt eine Trägerorganisation von **strasseschweiz**, sieht darin eine ihrer Hauptaufgaben; der Verband hat seine Strukturen denn auch entsprechend aufgebaut bzw. kontinuierlich angepasst. Die Angebote in diesem Bereich werden nicht zuletzt deshalb geschätzt und genutzt, weil sie auf Freiwilligkeit basieren und den engagierten Unternehmen sowie Arbeitnehmenden einen Nutzen bringen. Dies umso mehr, als der Aufwand sich bis dato stets in einem verhältnismässig vernünftigen Rahmen bewegt hat und sich die Weiterbildungsangebote strikt an der Praxis orientiert haben.

Mit den nun vorgesehenen Neuerungen strebt der Bund Ausbildungsziele an, die weit über die bisherige Praxis hinausgehen. Die neuen Ausbildungsziele erachten wir für einen handwerklichen Berufszweig als unverhältnismässig hoch. Sie würden überdies eine Abkehr von der praxisorientierten Ausbildung darstellen, wodurch u.E. der Zugang zum Beruf mittelfristig erschwert würde und dieser in keinem Verhältnis zu vergleichbaren Berufen in der Schweiz mehr stünde. Das Strassentransportgewerbe bekäme damit in absehbarer Zeit noch mehr Probleme, geeignete inländische Arbeitskräfte zu rekrutieren, weshalb sich für Unternehmen die Anstellung ausländischer, schon ausgebildeter Chauffeure aufdrängen dürfte! Aus diesen Überlegungen heraus spricht sich **strasseschweiz** gegen einen Zwang zur Weiterbildung aus, zumal der Schwerverkehr selbst – im Vergleich zu anderen Verkehrsarten – im Bereich der Verkehrssicherheit verhältnismässig gut da steht.

Sollte sich der Bund trotzdem veranlasst sehen, den Zwang zur Aus- und Weiterbildung für das Strassentransportgewerbe zu verstärken, legen wir grössten Wert darauf, dass diese praxisorientiert ist: Das bedeutet in erster Linie auch: Bereits erfolgte Aus- und Weiterbildungen sind in jedem Fall anzurechnen. Sie werden von vielen Transportarten heute schon verlangt und teilweise in firmen- bzw. verbandsspezifischen Weiterbildungskursen absolviert. Diese Praxis hat sich bewährt und ist fortzusetzen. Insbesondere die Weiterbildung müsste schwergewichtig auf die aktuelle Tätigkeit des Motorfahrzeugführenden bzw. auf die Transportsparte, in der sie/er tätig ist, ausgerichtet sein.

Um die finanzielle Mehrbelastung von Unternehmen und Mitarbeitenden nicht übermässig ansteigen zu lassen, fordern wir zudem, dass Aus- und Weiterbildungsangebote mit Geldern aus den Erträgen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) mitfinanziert werden. Der Einsatz von Fahrzeugen für die obligatorische wie auch für die innerbetriebliche Aus- und Weiterbildung ist von der LSVA zu befreien. Ebenso sind Fahrten zu Ausbildungs- oder Weiterbildungskursen von der LSVA zu befreien.

Da die ASTAG bzw. deren Mitglieder von einer allfälligen Umsetzung der entsprechenden Chauffeurzulassungsverordnung massgeblich betroffen wären und auch für die Lastwagenführerlehrer (und damit für den Lastwagenführerberuf) verantwortlich zeichnen, sollte die ASTAG in allen massgebenden Gremien ein entsprechendes Mitbestimmungsrecht haben, so wie sich dies in der Praxis bisher eingespielt und bewährt hat.

Generell schlagen wir vor, die Bezeichnung „Chauffeur/Chauffeuse“ durch „Lastwagenführer/Lastwagenführerin“ und „Carführer/Carführerin“ zu ersetzen. Eine Anerkennung oder Anrechnung der Grundausbildung nach der Richtlinie 2003/59/EG durch das zuständige Bundesamt für Berufsbildung und Technologie (BBT) an den „Gelernten Lastwagenführer“ oder an den „Carführer-Reiseleiter mit eidg. Fachausweis“ wird zwar nicht möglich sein. Trotzdem werden der Befähigungsnachweis für den Gütertransport (BNG) und der Befähigungsnachweis für den Personentransport (BNP) zu einem Bestandteil des Berufsfelds des Strassentransportgewerbes und in diesem spricht man vom Lastwagen- und Carführer/in.

Art. 2 Erfordernis des Befähigungsnachweises

Antrag: Art. 2 Abs. 1 ist wie folgt zu ergänzen:

¹ Wer mit schweren Motorwagen zum Sachentransport Gütertransporte sowie wer mit gewerblich immatrikulierten Traktoren Gütertransporte für Dritte durchführen will, (...)

Begründung: Aufgrund der immer höher werdenden Fiskalbelastungen und Auflagen bei schweren Nutzfahrzeugen (LSVA, Motorfahrzeugsteuern, Transportlizenz, usw.) werden primär im Nahverkehrsbereich immer mehr gewerbsmässige Transporte mit Traktoren durchgeführt. Diese können heute mit Gesamtgewichten bis 40 Tonnen zirkulieren. Aus Sicht der Verkehrssicherheit verursachen diese Transporte ein grosses Risiko. Erstens sind die Voraussetzungen der Fahrberechtigung bei Traktoren wesentlich weniger streng als bei schweren Nutzfahrzeugen. Und zweitens provozieren Traktoren mit Anhängern aufgrund ihres niedrigen Tempos (45 km/h) oft Überholmanöver. Diese sind insbesondere dann gefährlich, wenn ein Traktor mit einem dreiaxigen Anhänger oder gleich zwei Anhängern, also eine lange Fahrzeugkombination, zu überholen ist. Eine vertiefte Ausbildung auch für Führer solcher Traktoren scheint daher unumgänglich.

Antrag: Art. 2 Abs. 3 Bst. a, b, d, f und g sind ersatzlos zu streichen.

Begründung: Mit der Einführung der obligatorischen Grund- und Weiterbildung soll ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet werden. Diesem Ziel widerspricht jedoch die Ausnahme für die unter Art. 2 Abs. 3 Bst. a, b, d, f und g erwähnten Kategorien. Bei all diesen Fahrten werden im Strassenverkehr, teils noch unter erschwerten Bedingungen, Transporte durchgeführt. Die in Art. 2 Abs. 3 Bst. g genannte Überprüfbarkeit der durchschnittlichen Arbeitszeit wird in der Praxis äusserst schwierig sein. Zudem ist das Sicherheitsrisiko beim Fahrer, der während 20 Stunden pro Woche fährt, kaum geringer als beim Fahrer, der wöchentlich 40 Stunden hinter dem Lenkrad sitzt.

Betriebe des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (öV) sind den privaten Personentransportbetrieben gleichzustellen. Viele öV-Betriebe betreiben nebst dem Linienbetrieb einen Reiseverkehrszweig. Damit keine weitere Benachteiligung der nicht subventionierten Betriebe entsteht, muss der Ausbildungsstand des Personals identisch sein. Es ist zu begrüssen, dass in Zukunft Personen, die berufsmässig Behinderten-, Schüler- oder Arbeitertransporte durchführen, einen BNP benötigen. Konsequenterweise muss diese Pflicht im Sinn der Verkehrssicherheit auch auf den nichtgewerbsmässigen Einsatz von Kleinbussen (Vermietung, Hotels, usw.) ausgeweitet werden.

Art. 4 Gültigkeit des Befähigungsnachweises; Mindestalter

Antrag: Art. 4 Abs. 2 und 3 sind wie folgt zu ergänzen:

² Das Mindestalter für den Eintrag des BNG beträgt:

- a. 18 Jahre für die Unterkategorie C1;
- b. 18 Jahre für die Kategorie C;
- c. *Inhaber des Führerausweises der Kategorie C, die das 21. Altersjahr noch nicht vollendet haben, dürfen am grenzüberschreitenden Güterverkehr teilnehmen, wenn sie die Lastwagenführerlehre mit dem Eidg. Fähigkeitsausweis erfolgreich abgeschlossen haben;*

³ Das Mindestalter für den Eintrag des BNP beträgt:

- a. 21 Jahre für die Unterkategorie D1;

- b. 21 Jahre für die Kategorie D;
- c. *Inhaber des Führerausweises der Kategorie D, die das 23. Altersjahr noch nicht vollendet haben, dürfen am grenzüberschreitenden Personenverkehr nicht teilnehmen.*

Zudem soll der Eintrag in den Führerausweis gemäss Abs. 1 ohne Kostenfolge für den Inhaber sein.

Begründung: Die Übernahme der Richtlinie (RL) 2003/59/EG ist für die Schweiz im Rahmen des Landverkehrsabkommens nicht zwingend. Somit besteht genügend Spielraum, um im Binnenverkehr eine wirtschaftsverträglichere Variante einzuführen. Wenn eine Person mit 18 Jahren die entsprechende Fahrausbildung machen kann, dann muss sie auch die Möglichkeit haben, die entsprechende Grundausbildung zu absolvieren. Massgebend für das Verhalten des jungen Berufsfahrers wird die Qualität der Grundausbildung und nicht sein Mindestalter sein. Zudem wäre uns nicht bekannt, dass bei Berufsfahrern das Mindestalter 18 Jahre bis anhin ein erhöhtes Unfallrisiko dargestellt hätte.

Der Linienverkehr darf aus den bereits genannten Gründen (siehe Art. 2) nicht bevorzugt behandelt werden.

Den Code für den befristeten Befähigungsnachweis im Führerausweis einzutragen macht Sinn.

Art. 5 Berufsbegleitende Grundausbildung

Bemerkung: Die Möglichkeit der berufsbegleitenden Grundausbildung unterstützen wir vollumfänglich. Dies wird einerseits der Lastwagenführerlehre Auftrieb geben; andererseits haben die Unternehmen die Möglichkeit, die Nachwuchsförderung selber in die Hand zu nehmen. Zudem haben Lastwagenführerlehrlinge, die die Lehrabschlussprüfung nicht erfolgreich absolviert haben, die Möglichkeit, parallel zur Lehrvertragsverlängerung auch den BNP um ein Jahr zu verlängern.

Art. 6 Prüfungen

Bemerkung: In der Vergangenheit hat man festgestellt, dass sich der direkte Zugang zur Prüfung nicht bewährt hat. Mit den Fragebögen wurde die Materie zur Prüfung auswendig gelernt; der nachhaltige Lerneffekt ist dabei weitgehend ausgeblieben. Aus dieser Sicht ist ein Ausbildungsobligatorium mit Prüfung zu begrüssen. Damit allerdings auch praktisch orientierte Personen eine Chance haben, die Prüfung zu bestehen, sollte eine Vorschlagsnote der Ausbildungsstätte eingeführt werden.

In der Erwachsenenbildung ist es üblich, dass ein direkter Zugang zur Prüfung möglich ist. Gemäss ASTAG wird diese Möglichkeit selten genutzt. Es wird in der Branche jedoch mit Sicherheit Personen geben, die sich problemlos im Selbststudium auf diese Prüfung vorbereiten können. Diese Personen sollten eine **einmalige** Möglichkeit haben, die Prüfung direkt zu absolvieren. Beim direkten Zugang könnte wie in der RL 2003/59/EG vorgesehen, zusätzlich eine praktische Prüfung durchgeführt werden.

Bezüglich Art. 6 Abs. 7 beantragen wir bzw. gehen wir nach dem vorgeschlagenen Wortlaut davon aus, dass die Inhaber des Fachausweises gemäss dem dritten Abschnitt der Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmung im Personen- und Güterverkehr (STUV) von allen Prüfungsteilen der CZV befreit sind, die für den Erwerb des Fachausweises gemäss STUV verlangt werden. Die Details sind in einer Wegleitung zu regeln.

Art. 7 Grundausbildung, Grundsätze

Antrag: Der modulare Aufbau der Grundausbildung ist sehr zu begrüssen. Bereits absolvierte Ausbildungen (Fahrausbildung, Berufslehren jeglicher Art, Fahrausbildung im Militär, usw.) müssen entsprechend angerechnet werden können. Ebenso sind betriebsspezifische Module (SDR/ADR, Staplerfahrerprüfung, Lastwagenkran, Möbellift, Lebensmitteltransporte, Tiertransporte, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Reiseleitung, Krisenmanagement, usw.) entsprechend anzurechnen.

Begründung: Das Strassentransportgewerbe ist sehr vielseitig. Daher ist eine branchenspezifische Grundausbildung unabdingbar. Die Grundausbildung soll für alle Beteiligten (Lastwagenführer, Unternehmer, Behörden, Wirtschaft, usw.) sinnvoll sein und auf keinen Fall einer „Alibiübung“ gleichkommen. Die Details zur Grundausbildung sind in einer Wegleitung entsprechend zu definieren.

Art. 8 Grundausbildung, Dauer

Antrag: Art. 8 ist wie folgt zu ändern:

¹ Die Grundausbildung dauert für die Führerausweiskategorien C, CE, D, DE mindestens 140 Stunden und für die Kategorien C1, C1E, D1, D1E mindestens 70 Stunden, die mindestens (...)

Begründung: Die 140-Stunden-Variante für die Führerausweiskategorien C, CE, D, DE ist sehr zu begrüssen und entspricht dem bereits hohen Ausbildungsniveau der Schweizer Berufsfahrer. Insbesondere die durch den Ausbilder (Art. 20 Abs. 2 VZV) betriebsintern begleiteten Ausbildungsfahrten sind sehr praxisgerecht und werden einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Erfahrungsgemäss entspricht der Theorieunterricht nicht den Lerngewohnheiten der Zielgruppe. Deshalb muss ein Grossteil der Grundausbildung im Rahmen von betriebsinternen Ausbildungsfahrten durchgeführt werden können. Dadurch wird es auch möglich sein, den grossen Ausbildungsbedarf kurzfristig abdecken zu können.

Für die Führerausweiskategorien C1, C1E, D1, D1E sind 140 Stunden unverhältnismässig. Es wird schwierig sein, ein Programm von 140 Stunden für diese Kategorien mit sinnvollen Lerninhalten zu füllen. Im Sinne der Verkehrssicherheit bevorzugen wir die Einführung einer kürzeren Grundausbildung. Diese ist für alle Kleinbusfahrer einzuführen.

Art. 9 Grundausbildung, Ort

Antrag: Die Grundausbildung, die Prüfung und die Weiterbildung soll an dem Ort absolviert werden, an dem der Führerausweis bzw. die Fahrberechtigung ausgestellt wurde.

Begründung: Personen, die von einem im Ausland niedergelassenen Unternehmen beschäftigt oder eingesetzt werden, benötigen gemäss Art. 42 VZV einen schweizerischen Führerausweis, wenn sie berufsmässig in der Schweiz immatrikulierte Motorfahrzeuge der Kategorien C oder D bzw. C1 oder D1 führen. Diese Motorfahrzeugführer sollen die entsprechenden Aus- und Weiterbildungen gemäss CZV in der Schweiz absolvieren und zwar unabhängig von ihrem Wohnort.

Art. 10 Ausbildungsfahrten

Antrag: In Art. 10 Abs. 3 und 4 ist folgender Text ersatzlos zu streichen:

(...) Ausbilderin begleitet werden, ~~die bei einer anerkannten Ausbildungsstätte angestellt sind~~, und (...)

Begründung: In Art. 20 VZV sind die Anforderungen an die Instruktoren und Instruktorenkurse zum Erlangen der Ausbildungsbewilligung klar festgelegt. Die Qualitätssicherung ist über die Strassenverkehrsämter gewährleistet und entsprechend hoch sind Qualität und Ausbildungsniveau. Die Ausbildungsbewilligung wird für sechs Jahre erteilt und kann um weitere sechs Jahre verlängert werden, wenn der Inhaber nachweist, dass er seit der Ausstellung oder Verlängerung einen Wiederholungskurs absolviert hat und mindestens ein Lehrling, den er regelmässig begleitet hat, die Führerprüfung auf Lastwagen bestanden hat.

In Zukunft werden nicht alle Ausbilder ebenfalls die Möglichkeit haben, auch Lehrlinge auszubilden. Damit auch diese Ausbilder die Möglichkeit haben die Ausbilderbewilligung zu verlängern, muss Art. 20 Abs. 3 VZV entsprechend angepasst werden. Zudem ist die Richtlinie vom 16.8.1993 betreffend der Instruktorenkurse für Ausbilder von Lastwagenführer-Lehrlingen entsprechend anzupassen.

Antrag: Art. 10 Abs. 5 ist wie folgt zu ändern:

⁵ Für Ausbildungs- und Prüfungsfahrten dürfen nur Fahrzeuge verwendet werden, welche *den betreffenden Fahrzeugkategorien entsprechen*.

Begründung: Art. 88 VZV regelt die Anforderungen an Prüfungsfahrzeuge. Für betriebsinterne Ausbildungsfahrten und anschliessende Prüfungsfahrten stehen solche Fahrzeuge jedoch oftmals nicht zur Verfügung. So haben beispielsweise Unternehmen mit Kippern oder Tankfahrzeugen keine Fahrzeuge mit geschlossenem Aufbau zur Verfügung, welcher mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist. Im gleichen Zusammenhang sollten die Anforderungen an Prüfungsfahrzeuge (VZV Anhang 12) angepasst werden.

Antrag: Art. 27 VRV und Art. 3a VRV sind wie folgt zu ändern:

Art 27 Abs. 2 VRV

Auf Lern- und Prüfungsfahrten mit Motorwagen muss der Begleiter neben dem Führer Platz nehmen, ausgenommen auf Übungsplätzen, beim Rückwärtsfahren oder beim Parkieren; ~~der Begleiter muss wenigstens die Handbremse leicht erreichen können.~~

Art. 3a Abs. 2 VRV

Von der Gurtentragungspflicht in Abs. 1 sind ausgenommen:

g^(neu) Begleiter auf Lern und Prüfungsfahrten (Art. 27 Abs. 2 VRV).

Begründung: Mit der Erweiterung der Gurtentragungspflicht ist die leichte Erreichbarkeit der Handbremse bei Lern- und Prüfungsfahrten bei schweren Transport- und Personentransportmotorwagen nicht mehr gegeben. Zudem kann der Begleiter in Ausnahmesituationen nicht mehr in das Fahrgeschehen eingreifen. Daher müssten ab sofort alle Lern- und Prüffahrzeuge mit Zusatzbremspedalen ausgerüstet werden. Um eine breite praktische Fahrausbildung bieten zu können, werden heute die Lastwagenführerlehrlinge in den Betrieben auf verschiedenen Fahrzeugen ausgebildet. Dies wird in Zukunft auch bei der obligatorischen Aus- und Weiterbildung mit Transport- und Personentransportmotorwagen der Fall sein. Die Unternehmen können jedoch nicht den gesamten Fahrzeugpark mit Zusatzbremspedalen ausrüsten und der Einbau eines zusätzlichen Handbremsventils ist bei neueren Fahrzeugen nicht mehr möglich.

Art. 11 Weiterbildung

Antrag: Art. 11 Abs. 1 ist wie folgt zu ändern:

- a. für alle Fahrer und Fahrerinnen gelten, wobei insbesondere verkehrssicherheitsrelevante (...)
- b. auf die *Tätigkeit* des betreffenden Fahrers (...)

Begründung: Verkehrssicherheit und ökologische Fahrweise sind Schwerpunkte in der RL 2003/59/EG. Wenn die Fahrer regelmässig Wiederholungskurse absolvieren müssen, werden auch diese Themen mittelfristig bekannt sein und entsprechend zu einer „Alibiübung“ verkommen. Wichtiger und sinnvoller sind die unter Art. 11 Abs. 1 Bst. b genannten fahrerspezifischen Themen, die dem Tätigkeitsbereich des Fahrers entsprechen. Zudem sind die im Rahmen eines Militärdienstes absolvierten Weiterbildungen ebenfalls anzurechnen.

Antrag: Art. 11 Abs. 1 ist mit einem Bst. c wie folgt zu ergänzen:

- c. *Ausbildungsfahrten mit einem Motorwagen der betreffenden Kategorie oder Unterkategorie umfassen.*

Begründung: Auch in einer Weiterbildung, die nach neuesten fachtechnischen und pädagogisch-didaktischen Erkenntnissen durchgeführt wird, kann die Anwendung und Umsetzung des Gelernten nie überprüft werden. Die Einstellung des Fahrers, die das Verhalten auf der Strasse hauptsächlich prägt, ist in einem eintägigen Kurs nur bedingt positiv zu beeinflussen. In einer begleiteten Fahrt hingegen kann der Ausbilder direkt auf die Stärken oder Schwächen des Fahrers eingehen. Ein allfälliges risikoreiches Verhalten des Fahrers kann direkt beeinflusst und die möglichen Konsequenzen können aufgezeigt werden. Ein Teil der Weiterbildung muss in dieser Form absolviert werden können; sie ist praxisnah und umfasst den grössten Teil der Kenntnisbereiche.

Antrag: Art. 11 Abs. 2 ist wie folgt zu ändern:

² *Für die Inhaberinnen und Inhaber des BNG und des BNP dauert die Weiterbildung 35 Stunden. Sie kann in Unterrichtsblöcke von mindestens 7 Stunden aufgeteilt werden.*

Begründung: Es ist nicht gerechtfertigt, dass Inhabern des BNG und des BNP zusätzlich 21 Stunden obligatorische Weiterbildung auferlegt werden. Der Inhaber hat sich dafür eingesetzt, beide Ausweise zu erlangen, und wird nun dafür noch „bestraft“ sowie finanziell zusätzlich belastet. Die Schwerpunkte können anders gesetzt werden, um mit 35 Stunden Weiterbildung für beide Kategorien eine angemessene Weiterbildung zu gewährleisten.

Antrag: Art. 11 Abs. 5 ist wie folgt zu ändern:

⁵ *Könnte die Weiterbildung nicht rechtzeitig absolviert werden, so kann die Behörde auf Gesuch hin den Befähigungsnachweis für höchstens 12 Monate mittels einer schriftlichen Bewilligung verlängern.*

Begründung: Angesichts der grossen Anzahl betroffener Berufsfahrer und des entsprechenden Bedarfs an Weiterbildungsmöglichkeiten ist der organisatorische Aufwand nicht zu unterschätzen. Insbesondere in der Einführungsphase muss zur Verhinderung von Härtefällen eine Verlängerung um 12 Monate möglich sein.

Antrag: Art. 11 ist mit folgendem Absatz zu ergänzen:

^{7 (neu)} *Inhaberinnen und Inhaber des Fahrlehrerausweises Kat. II sind von der Weiterbildungspflicht nach Art. 11 befreit.*

Begründung: Angesichts der Tatsache, dass praktizierende Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer Kat. II der Weiterbildungspflicht gemäss Art. 59 VZV unterliegen, sollten sie, wenn sie im Besitz eines Befähigungsnachweises BNG und/oder BNP sind, von der Weiterbildungspflicht befreit werden, solange sie Inhaber des Fahrlehrerausweises Kat. II sind und der Weiterbildungspflicht nach Art. 59 VZV nachkommen.

Art. 12 Bildungsstätten für Berufschauffeure und Berufschauffeusen

Antrag: Art. 12 Abs. 3 und 4 sind wie folgt zu ergänzen:

- f. *die Kursverwaltung und Kursadministration professionell geführt und entsprechend dokumentiert wird;*
- g. *die Ausbildungsstätte einen direkten Bezug zum Strassentransportgewerbe hat und in mehreren Bereichen Erfahrungen und Kenntnisse vorweisen kann;*

⁴ Ausbildungsstätten müssen zusätzlich über ein Prüfungskonzept verfügen, das mit dem Prüfungsreglement übereinstimmt. *Die Anerkennung von Aus- und Weiterbildungsstätten durch das ASTRA erfolgt im Rahmen eines Leistungsauftrags.*

Begründung: Von der Qualität der Ausbildungsstätten hängt direkt die Qualität der Aus- und Weiterbildungen ab. Insbesondere bei den Weiterbildungen müssen gesamtschweizerisch entsprechende Angebote vorhanden sein. Zudem muss ein gewisser „Service public“ geboten werden, damit alle Fahrer die Möglichkeit haben, ihren Befähigungsnachweis frühzeitig zu verlängern. Es darf nicht sein, dass sich Aus- und Weiterbildungsstätten nur auf die lukrativen Kurse und Kursorte beschränken können. Wer anerkannte Weiterbildungsstätte werden will, muss auch in Kauf nehmen, Weiterbildungen in Randregionen oder mit unterbesetzten Klassen durchzuführen, die nicht kostendeckend sind.

Art. 14 Verwendung von Fahrsimulatoren

Bemerkung: Wir verfolgen die Weiterentwicklung von Fahrsimulatoren mit Interesse und könnten uns einen entsprechenden Einsatz im Rahmen der Grund- und Weiterbildung zu gegebener Zeit gut vorstellen.

Art. 15 Aufgaben der Kantone

Bemerkung: Ab 2008 bzw. 2009 wird die Grundqualifikation zu einem wesentlichen Bestandteil des „Berufsfelds Strassentransport“. Für dieses Berufsfeld wird der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG als so genannte Organisation der Arbeitswelt „Oda“ bezeichnet. Unter anderem ist die ASTAG in dieser Funktion verantwortlich für die Lastwagenführerlehre. Der Verband ist zuständig für die Erarbeitung und Weiterentwicklung der entsprechenden Bildungsverordnung sowie das Erstellen des Rahmenprogramms für die überbetrieblichen Kurse. Die Lehrabschlussprüfung wird in Zusammenarbeit mit den Kantonen durchgeführt.

Grundsätzlich ist **strasseschweiz** damit einverstanden, dass die Kantone oder eine beauftragte Stelle für die Qualitätssicherung zuständig sind. Wir erwarten allerdings, dass die ASTAG in allen Belangen ein angemessenes Mitspracherecht zugestanden erhält. Insbesondere muss die ASTAG u.E. im geplanten Aufsichtsgremium Einsitz nehmen können.

Art. 17 Strafbestimmung

Bemerkung: Bei Inkrafttreten der Verordnung muss der Vollzug entsprechend gewährleistet sein. Eine lasche Umsetzung, wie die bei der Berufslizenz im Strassentransportgewerbe der Fall ist, führt zu Wettbewerbsverzerrung.

Art. 18 Einführungsbestimmungen

Bemerkung: In Art. 18 Abs. 2 ist im dritten Satz BNG mit BNP verwechselt worden.

Art. 19 Inkrafttreten

Bemerkung: Wir begrüßen es, dass Weiterbildungskurse ab 1. September 2007 bereits an die verlangten 35 Stunden angerechnet werden. Durch diese Massnahme wird ein rollender Übergang ermöglicht. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen jedoch Ausbildungsstätten und entsprechende Weiterbildungsmodul zertifiziert sein.

Anhang Ausbildungsziele und Kenntnisbereiche der Grundausbildung und der Weiterbildung

Antrag: Wir beantragen, die Ausbildungsziele und Kenntnisbereiche nicht in der Verordnung zu definieren, sondern in einer entsprechenden Wegleitung.

Begründung: Die Anforderungen und Rahmenbedingungen an das Strassentransportgewerbe ändern sich in immer kürzeren Abständen. Daher müssen Ausbildungsziele und Kenntnisbereiche in einer Wegleitung definiert werden, die flexibel und kurzfristig an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden kann. Bei der obligatorischen Grund- und Weiterbildung geht es um das Berufsbild „Lastwagenführer/in und Carführer/in“. Daher muss die Branche entsprechend Einfluss auf die Gestaltung und Weiterentwicklung der Wegleitung nehmen können. Dies entspricht der gängigen Praxis des schweizerischen Berufsbildungssystems.

Bemerkung: Im Anhang wird nicht klar ersichtlich, welche Themen schwergewichtig der Grund- und Weiterbildung zugeordnet sind.

Ziff. 1.2

Neue Sicherheitssysteme (ESC, Spurassistent, usw.) müssen in den Kenntniskatalog aufgenommen werden. Wir stellen vermehrt fest, dass die Fahrer relativ geringe Kenntnisse über den wirtschaftlichen Einsatz ihrer modernen Fahrzeuge haben.

Ziff. 1.6

Terminologie und Zielformulierung sind nicht besonders „Car-spezifisch“. Wie wird der Begriff „Ladung“ beim Car definiert? Es gilt zwischen Passagieren, Gepäck und Ausrüstungsgegenständen zu unterscheiden.

Ziff. 2.3

Der Begriff „Beladung“ ist nicht besonders geeignet, um die diesbezüglichen Aspekte im Personentransportfahrzeug zu beschreiben (vgl. Kommentar zu Ziff. 1.6).

Ziff. 3.2

Dieser Themenkreis ist von sehr geringer Bedeutung; er könnte zugunsten grösserer Gewichtung anderer Themen entfallen.

Ziff. 3.8

Wir anerkennen den Sinn, wirtschaftliche Aspekte des kollektiven Personentransports per Reisecar bzw. per Linienbus im Rahmen der Grund- und Weiterbildung von Fahrern zu vermitteln. Dazu soll jedoch in erster Linie die Kostenstruktur der Leistungserbringung im Strassentransportunternehmen betrachtet werden.

III. a. Verkehrsregelverordnung (VRV)

1. Sind Sie mit dem Verzicht auf eine spezielle Regelung für Kurvenlichter einverstanden?

(Art. 32 Abs. 1)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

2. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Neuregelung zur Verwendung der Nebellichter einverstanden?

(Art. 32 Abs. 2)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

3. Sind Sie mit der Anpassung der Betriebsgewichte von Anhängern einverstanden?

(Art. 67 Abs. 1 Bst. f, g und h)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Mit dieser Anpassung sind wir grundsätzlich insofern einverstanden, also solche Anhänger für den gewerbsmässigen Sachentransport in Verbindung mit schweren Motorwagen als Zugfahrzeug zugelassen werden und zum Einsatz kommen. Nicht einverstanden sind wir mit dem Einsatz solcher Anhänger in Kombination mit Traktoren. Wir befürchten, dass solche Anhänger primär in Kombination mit Traktorentransporten verwendet werden.

Aufgrund der immer höher werdenden Fiskalbelastungen und Auflagen bei schweren Nutzfahrzeugen (LSVA, Motorfahrzeugsteuern, Transportlizenz, usw.) werden primär im Nahverkehrsbereich immer mehr gewerbsmässige Transporte mit Traktoren durchgeführt. Diese können heute bereits mit hohen Gesamtgewichten zirkulieren.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit verursachen diese Transporte ein grosses Risiko. Erstens sind die Voraussetzungen der Fahrberechtigung bei Traktoren wesentlich weniger streng als bei schweren Nutzfahrzeugen. Und zweitens provozieren Traktoren mit Anhängern aufgrund ihres niedrigen Tempos (45 km/h) oft Überholmanöver. Diese sind besonders dann gefährlich, wenn ein Traktor mit einem vierachsigen Anhänger oder gleich zwei Anhängern, also eine lange Fahrzeugkombination, zu überholen ist.

Die Aussage, wonach das Betriebsgewicht bei Sattel- und Zentralachsanhängern die Achslasten nicht übersteigen darf, ist nicht korrekt. Bei Zentralachsanhängern ist dies zwar nachvollziehbar, bei Sattelanhängern allerdings ergibt sich das maximale Betriebsgewicht aus den zulässigen Achslasten und der Sattellast bzw. gemäss dem Gesamtgewicht im Fahrzeugausweis.

Die Aussage muss demzufolge lauten: Bei Sattel- Zentralachsanhängern darf das Betriebsgewicht die zulässigen Achslasten nach Absatz 2 nicht übersteigen.

4. Soll neu der Standortkanton Sonderbewilligungen erteilen können, auch wenn sein Gebiet nicht berührt wird?

(Art. 79 Abs. 1)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

5. Sind Sie mit der Aufhebung der schematischen Regelung der Sperrzeiten in Ortschaften mit mehr als 15'000 Einwohnern einverstanden?

(Art. 85 Abs. 2)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

6. Soll der Begriff „kurze Leerfahrt“ durch den Begriff „unumgängliche Leerfahrt“ ersetzt werden?

(Art. 92 Abs. 6)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Der neue Begriff „unumgängliche Leerfahrt“ sollte noch ergänzt werden mit „...oder Rückfahrt“. Dies würde insbesondere für die Motorfahrzeugführende aus dem Tiertransportbereich eine erhebliche Verbesserung darstellen. Die Anlieferung der Schlachttiere zu den Schlachthöfen, die sich in den letzten Jahren auf einige wenige Grossbetriebe in der Schweiz konzentriert hat, wird zu immer früheren Zeiten verlangt (in der Regel 01.00 / 02.00 Uhr). Nach der Ablieferung der Schlachttiere fährt der Motorfahrzeugführende zurück; sein „Arbeitstag“ ist beendet. Mit unserer Ergänzung wollen wir vermeiden, dass man den neuen Begriff „unumgängliche Leerfahrt“ so interpretieren kann, dass eine Rückfahrt nach beendetem Auftrag nicht mehr möglich ist.

7. Soll bei Dauerbewilligungen für Sonntags- und Nachtfahrten auch der Eintrag einer Gebietsbezeichnung anstelle der genauen Fahrstrecke vorgenommen werden können?

(Art. 93 Abs. 2)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Diese Änderung wird von **strasseschweiz** sehr begrüsst. Der Motorfahrzeugführende verletzt keine Vorschriften mehr, wenn er aufgrund von Staus und Verkehrsbehinderung eine Alternativroute wählen muss. Die „Zeit der Fahrt“ ist allerdings durch „*Zeitraum der Fahrt*“ zu ersetzen.

Allfällige weitere Bemerkungen:

Art. 91 Abs. 5 VRV

Antrag: Art. 91 Abs. 5 VRV ist wie folgt zu ergänzen:

(...) sowie Fahrten bei Winterdiensteinsätzen, *Fernsehübertragungen, Konzerten und weiteren speziellen Anlässen*.

Begründung: Die kantonale Praxis ist diesbezüglich sehr unterschiedlich; mit der vorgeschlagenen Ergänzung könnte Klarheit geschaffen werden.

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

1. Sind Sie mit dem Vorschlag betreffend hinterem Überhang der Ladung einverstanden?
(Art. 73 Abs. 3)

JA (Antrag ASTAG) NEIN (Antrag ASTRA) keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Aufgrund unterschiedlicher Stellungnahmen unserer Mitgliedverbände enthalten wir uns bei dieser Frage einer Antwort.

2. Sind Sie mit dem Vorschlag betreffend dem Mitführen von teilbarem Kranzubehör einverstanden?
(Art. 80 Abs. 1 Bst. b)

JA (Antrag ASTAG) NEIN (Antrag ASTRA) keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Aufgrund unterschiedlicher Stellungnahmen unserer Mitgliedverbände enthalten wir uns bei dieser Frage einer Antwort.

3. Sind Sie mit dem Vorschlag, bei bewilligten Sonntags- und Nachtfahrten die Beiladung von andern Gütern von bisher 25 auf 50% des Ladevolumens zu erhöhen, einverstanden?

(Art. 92 Abs. 7)

JA (Antrag ASTAG) NEIN (Antrag ASTRA) keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Aufgrund unterschiedlicher Stellungnahmen unserer Mitgliedverbände enthalten wir uns bei dieser Frage einer Antwort.

4. Sind Sie mit dem Vorschlag, die Verbrauchsfrist-Anforderung an Lebensmittel von heute 30 auf 3 Tage zu verkürzen, einverstanden?

(Art. 92 Abs. 3 Bst. a)

JA (Antrag Alpen-Initiative) NEIN (Antrag ASTRA) keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

Allfällige weitere Bemerkungen:

Art. 3a Abs. 4 VRV schreibt vor, dass Kinder nur bis zum Alter von sieben Jahren mit einem nach ECE-Reglement Nr. 44 geprüften Kinderrückhaltesystem (z.B. Kindersitze) gesichert werden müssen. Kinder von sieben bis 12 Jahren dürfen auch ohne Kindersitz, nur mit den vorhandenen Sicherheitsgurten gesichert werden. Der Sicherheitsgurt bei Fahrzeugen bietet in der Regel erst ab 150 Zentimetern (cm) Körpergrösse einen guten Schutz bei einem Aufprall.

Demgegenüber musste in der EU die RL 2003/20/EG über Gurtanlagepflicht in Kraftfahrzeugen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht bis im Mai des laufenden Jahres durch die Mitgliedstaaten in der nationalen Gesetzgebung umgesetzt werden. Diese RL 2003/20/EG schreibt in Artikel 2 vor, dass Kinder mit einer Körpergrösse von weniger als 150 cm mit einer Kinderrückhaltevorrückung ihrem Gewicht entsprechend gesichert werden müssen.

Zum besseren Schutz der Kinder beantragen wir eine Neuregelung von Art. 3a Abs. 4 VRV. Diese soll im Einklang mit der EU die Verwendung eines Kindersitzes gemäss RL 77/541/EWG und 2003/20/EG für das Mitführen von Kindern bis 150 cm Körpergrösse vorschreiben.

IV. Signalisationsverordnung (SSV)

1. Sind Sie damit einverstanden, dass die Zeichen und Weisungen gekennzeichnete Angehöriger privater Verkehrsdienste für das Verhalten auf der Strasse verbindlich sein sollen?

(Art. 67 Abs. 1 Bst. h)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

Allfällige weitere Bemerkungen:

Keine weiteren Bemerkungen.

V. Verkehrsversicherungsverordnung (VVV)

1. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung der Schadenverlaufs- bzw. einer Schadenfreiheitserklärung einverstanden?

(Art. 6a neu)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

2. Sind sie damit einverstanden, dass bei Unfällen mit Fahrerflucht der Selbstbehalt für den Sachschaden entfällt, wenn gleichzeitig ein Personenschaden eingetreten ist?

(Art. 52 Abs. 3)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

3. Sind Sie mit dem Vorgehen betreffend Mindestdeckungssummen (und damit auch mit der Beibehaltung der Mindestdeckungssummen pro Unfallereignis) einverstanden?

(Mindestdeckungssummen)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

Allfällige weitere Bemerkungen:

Keine weiteren Bemerkungen.

VI. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

1. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Beschränkung der Sitzplatzzahl für Lieferwagen einverstanden?

(Art. 11 Abs. 2 Bst. e und 222i Übergangsbestimmungen)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

2. Sind Sie einverstanden, dass die Gleichstellung der Baustellenanhänger mit den Arbeitsanhängern aufgehoben wird?

(Art. 22 Abs. 2 Bst. c)

JA NEIN keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Aufgrund unterschiedlicher Stellungnahmen unserer Mitgliedverbände enthalten wir uns bei dieser Frage einer Antwort.

3. Sind Sie einverstanden, dass für Fahrzeug-Nachprüfungen ein einheitliches Qualitäts-Sicherungs-System vorgeschrieben wird?

(Art. 33 Abs. 8)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Ein einheitliches Qualitätssicherungssystem garantiert einheitliche Prüfmethode und vermittelt der Behörde mehr Glaubwürdigkeit. Damit kann auch der „Prüftourismus“ vermindert werden, da überall mit gleichen Standards geprüft wird.

4. Sind Sie einverstanden, dass die Regelung betreffend Fahrzeuge mit Wechselaufbauten in die VTS aufgenommen wird?

(Art. 7 Abs. 1, Art. 38 Abs. 4 und Art. 66 Abs. 1)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

5. Sind Sie mit der Aufhebung der Bestimmung über die Höhe von Werbetafeln auf Personenwagen einverstanden?

(Art. 70 Abs. 2)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

6. Sind Sie mit der Gleichstellung von Datenaufzeichnungsgeräten und Restwegschreibern einverstanden?

(Art. 101)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

7. Sind Sie einverstanden, dass die Anforderungen der EG betreffend Front- und Seitenaufprall zwingend zur Anwendung kommen?

(Art. 104 Abs. 2 sowie 5 und 222i Übergangsbestimmungen [Front- und Seitenaufprall])

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir sind damit einverstanden, sofern die Einführung zeitgleich mit der EU und ohne Nachrüstpflicht für bereits immatrikulierte Fahrzeuge erfolgt.

8. Sind Sie einverstanden, dass die Anforderungen der EG betreffend Frontschutzsysteme zwingend zur Anwendung kommen?

(Art. 104 Abs. 4 [Frontschutzsysteme])

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir sind damit einverstanden, sofern die Einführung zeitgleich mit der EU und ohne Nachrüstplicht für bereits immatrikulierte Fahrzeuge erfolgt.

9. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Regelungen für Fahrzeuge aus kleinen Serien einverstanden?

(Art. 104 Abs. 2, 3 und 5 [Fahrzeuge aus kleinen Serien])

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung grundsätzlich einverstanden, weisen allerdings darauf hin, dass eines unserer Mitglieder, namentlich die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa), diese Regelung aufgrund von Schwierigkeiten bei der Umsetzung in der Praxis ablehnt.

10. Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Verbot von quer zur Fahrtrichtung angeordneten Sitzen (Längsbänke) einverstanden?

(Art. 107 Abs. 1^{bis})

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

11. Sind Sie einverstanden, dass die Anforderungen der EG betreffend Recyclingfähigkeit der Fahrzeuge zwingend zur Anwendung kommen?

(Art. 116a)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir sind mit der vorgeschlagenen Regelung grundsätzlich einverstanden, weisen allerdings darauf hin, dass eines unserer Mitglieder, namentlich die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa), diese Regelung aufgrund von Schwierigkeiten bei der Umsetzung in der Praxis ablehnt.

12. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Neuregelung der Gesamtgewichte für mehrachsige Anhänger einverstanden?

(Art. 183 Abs. 1 Bst. c und d)

JA NEIN keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Aufgrund unterschiedlicher Auffassungen unserer Mitglieder nehmen wir zu der vorgeschlagenen Neuerung keine Stellung.

13. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Neuregelung betreffend die Betriebsbremse von Arbeitsanhängern einverstanden?

(Art. 202 Abs. 3 und 222i Übergangsbestimmungen)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Bei den Übergangsbestimmungen sollte auf das Herstellungs- oder Importdatum abgestellt werden, um bei importierten oder bestellten, aber noch nicht in Verkehr gesetzten Fahrzeugen nicht unnötige Härtefälle zu provozieren. Seit Jahrzehnten wurden die Bestimmungen von Art. 202 Abs. 3 VTS (vorher Art. 71 Abs. 3 BAV) über Gebühr beansprucht. Unverhältnismässig kurze Übergangsfristen (zwei Jahre wären angemessen) sind daher nicht angebracht.

Allfällige weitere Bemerkungen:

Art. 104 Abs. 7 Bst. a

Auf eine solche schweizerische Ausnahme (Spezialität) ist zu verzichten. Mittels der in Art. 104 Abs. 7 Bst b vorgeschlagenen Bestimmung kann die Zulassungsbehörde im Einzelfall weiterhin eine Ausnahme gestatten, falls das Anbringen von seitlichen Schutzvorrichtungen aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich ist.

Art. 222i

Je nachdem wie der Rückstand bei den Nachprüfungen in einzelnen Kantonen bewältigt werden kann, muss der Fahrzeughalter eine Reduktion der Sitzplatzzahl im Laderaum früher oder später vornehmen. Zudem entstehen durch die seit 1. März 2006 bestehende Nachrüst-/Ausrüstpflcht von Längsbänken mit Sicherheitsgurten automatisch Probleme. Heute sind die Plätze auf den Längsbänken mit Gurten nachzurüsten; bei der nächsten Nachprüfung wird eine Anzahl Plätze abgesprochen. Es ist eine angemessene Übergangsfrist für in Verkehr stehende Fahrzeugen mit fixem Datum vorzusehen (z.B. 31.12.2009 analog Nachrüstfrist für Sicherheitsgurten auf Längsbänken).

VII. a. Verkehrszulassungsverordnung (VZV)

1. Sind Sie damit einverstanden, dass Personenwagen, auch wenn ihre Höchstgeschwindigkeit auf 45 km/h beschränkt ist, nicht mehr mit dem Führerausweis der Spezialkategorie F geführt werden dürfen?

(Art. 3 Abs. 3, Art. 6 Abs. 4 Bst. a Ziff. 1, Art. 7 Abs. 3, 8 Abs. 4, 25 Abs. 1 und 3 Einleitungssatz, Art. 33 Abs. 3, Art. 151h, Anh. 4 Ziff. 3 (Spezialkategorie F))

JA NEIN keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Aufgrund divergierender Stellungnahmen unserer Mitglieder enthalten wir uns bei dieser Frage einer Antwort.

2. Sind Sie mit der Erweiterung der Unterkategorie A1 für 16-jährige auf Elektromotorräder mit einer Leistung bis 4 kW einverstanden?

(Art. 6 Abs. 1 Bst. c Ziff. 1)

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

3. Sollen Personen, die sich für einen anerkannten Traktorfahrkurs (G40) angemeldet haben, ab Anmeldebestätigung Übungsfahrten mit 40-er-Traktoren durchführen können?

(Art. 17 Abs. 7)

JA NEIN keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Aufgrund divergierender Stellungnahmen unserer Mitglieder enthalten wir uns bei dieser Frage einer Antwort.

Allfällige weitere Bemerkungen:

Keine weiteren Bemerkungen.

IX. a. Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1)

1. Sind Sie einverstanden, die Höchstgeschwindigkeitsgrenze für die Anwendbarkeit der ARV 1 im Binnenverkehr von 30 km/h auf 45 km/h anzuheben?

(Art. 4 Abs. 2 Bst. f)

JA

NEIN

keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Aufgrund unterschiedlicher Meinungen unserer Mitglieder enthalten wir uns bei dieser Frage einer Antwort.

Allfällige weitere Bemerkungen:

Keine weiteren Bemerkungen.

IX. c. Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2)

1. Sind Sie mit der Aufhebung der Bestimmungen betr. der Anbringungsweise (Windschutzscheibe) und der Genehmigung von Kontrollkarten einverstanden?

(Art. 25 Abs. 4)

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

Allfällige weitere Bemerkungen:

Keine weiteren Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller