

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

Bern, den 27. Februar 2004

Änderung von Verordnungen im Zusammenhang mit der Erhöhung der Fahrzeug-Gesamtgewichte per 1.1.2005

Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Anhörungsverfahrens betreffend die Änderung von Verordnungen – Verkehrsregelnverordnung (VRV), Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), Verkehrszulassungsverordnung (VZV), Ordnungsbussenverordnung (OBV) – im Zusammenhang mit der Erhöhung der Fahrzeug-Gesamtgewichte per 1.1.2005 Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

I. Grundsätzliche Bemerkungen

Gemäss dem Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse¹ (Landverkehrsabkommen) verpflichtet sich unser Land dazu, unter anderem Rechtsvorschriften in den Bereichen „Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr“, „Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr“ sowie „Festlegung und Angleichung technischer Nor-

¹ SR **0.740.72**

men“ anzuwenden, die den einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts gleichwertig sind. Die im vorliegenden Entwurf vorgeschlagene „Nulltoleranzregelung“ bei Überschreitung der Gewichte und Achslasten steht jedoch in keinem direkten Zusammenhang mit dem bilateralen Landverkehrsabkommen. In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) gelten im Binnenverkehr unterschiedliche Bestimmungen in Bezug auf das höchstzulässige Gesamtgewicht sowie betreffend die Toleranzen bei Gewicht und Achslasten. **Für den Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS bestehen daher keine stichhaltigen Gründe bzw. gibt es keinen zwingenden Handlungsbedarf, die bis dato in der Schweiz geltenden Bestimmungen hinsichtlich der straffreien Toleranzen, die sich in der Praxis notabene bestens bewährt haben, abzuschaffen.**

II. Fragebogen

1. **Motorfahrzeuge mit mehr als vier Achsen**

Art. 67 Abs. 1 Bst. a VRV und Art. 95 Abs. 1 Bst. h VTS

Sollen Motorfahrzeuge (Solo-Lastwagen) mit mehr als vier Achsen bis zu einem Gesamtgewicht von 40 t bzw. bis 44 t im kombinierten Verkehr, zugelassen werden können?

ja

nein

Bemerkungen: In Randregionen, Bergtälern und innerstädtischen Gebieten ist der Einsatz von Motorfahrzeugen mit mehr als vier Achsen insbesondere im Baustellenbereich sowohl aus ökologischen wie auch ökonomischen Gründen von Vorteil und wünschenswert. Verglichen mit einem Solo-Lastwagen ist die Wendigkeit eines 36 oder 40 Tonnen schweren Kipp-sattel- oder Anhängerzuges bedeutend geringer und eingeschränkter. Ausserdem beansprucht der Solo-Lastwagen weit weniger Platz auf der Strasse.

2. **Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr ohne kantonale Bewilligung**

Art. 67 Abs. 1 und 1^{bis}, Art. 78 Abs. 2 Bst. e, Art. 79 Abs. 3 und Art. 83 VRV

Sollen Vor- und Nachlauffahrten im kombinierten Verkehr bis 44 t von der Bewilligungspflicht befreit werden? (Der Fahrzeugführer muss mit einem geeigneten Dokument [z.B. Frachtbrief der Bahn] den Nachweis erbringen, dass er eine Fahrt im kombinierten Verkehr durchführt)

ja

nein

Bemerkungen: Die Befreiung von der Bewilligungspflicht entspricht der in der EU gehandhabten Praxis und dient der Förderung des kombinierten Verkehrs.

Befürworten Sie die Aufhebung der Sonderregelung, wonach der grenzüberschreitende Vor- und Nachlauf mit 44 t nur zu oder von in Grenznähe zu der Schweiz liegenden ausländischen Umladestationen möglich ist?

ja nein

Bemerkungen: Durch die Aufhebung dieser Regelung würde der kombinierte Verkehr unterlaufen. Güter, für welche die Eisenbahn wesensgerecht ist, würden über längere Distanzen auf der Strasse befördert.

Befürworten Sie, dass für den begleiteten kombinierten Verkehr (RoLa) dieselben Regelungen wie für den unbegleiteten kombinierten Verkehr gelten sollen?

ja nein

Bemerkungen: U.E. ist die RoLa das falsche Instrument zur Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Kommt hinzu, dass die RoLa im Zug der Umsetzung des Landverkehrsabkommens in erster Linie als flankierende Massnahme konzipiert worden ist. Die RoLa, die vom Bund mit rund 650 Franken pro Sendung subventioniert wird, ist schlicht zu teuer und damit zu wenig effizient und effektiv. Die RoLa-Bestellungen sollten vom Bund zugunsten des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) zurückgenommen werden. Für die RoLa nun dieselben Regelungen wie für den UKV einführen zu wollen, würde diesem Bestreben jedoch diametral entgegenlaufen. Statt die Attraktivität des UKV weiter zu erhöhen, würde dieser geschwächt.

3. Dreifachachsen bei Motorfahrzeugen

Art. 67 Abs. 2 VRV und Art. 95 Abs. 2 Bst. i VTS

Soll die für Dreifachachsen von Anhängern geltende Achsbelastung von 27 t auch für entsprechende Dreifachachsen von Motorfahrzeugen gelten?

ja nein

Bemerkungen: Aus technischer Sicht ist der Bau von fünfachsigem Motorfahrzeugen mit einem Betriebsgewicht von 40 bzw. 44 Tonnen unproblematisch. Bedingung ist allerdings, dass die Achslast von 27 Tonnen für Dreifachachsen mit einem Achsabstand von mehr als 1,4 Meter auch für Motorfahrzeuge anwendbar wird. Die vorgeschlagene Änderung ist daher unabdingbar.

4. **Überschreitungen des zulässigen Gewichts bzw. der zulässigen Achslast**

Art. 67 Abs. 8 und 9 VRV, Art. 132 VZV und Ziff. 300.1 und 300.2 OBV (neu)

Befürworten Sie die Aufhebung der straffreien Toleranzen bei Überschreitungen des zulässigen Gewichts bzw. der zulässigen Achslast?

ja

nein

Bemerkungen: Die heutigen Toleranzen- und Ordnungsbussenregelung bei Überschreitung des zulässigen Gewichts bzw. der zulässigen Achslasten sind praxiskonform und haben sich bestens bewährt. Dies kann auch aus den Erwägungen eines Bundesgerichtsentscheids (BGE 126 IV 99 ff.) abgeleitet werden: „Der Grund für die Toleranz liegt darin, dass es in der Praxis oft schwierig ist, das Gewicht der Ladung abzuschätzen. Ein Irrtum insoweit ist deshalb leicht möglich.“

Auch aus technischer Sicht besteht kein Grund, das Toleranzsystem zu ändern. Die Verkehrssicherheit wird mit den geltenden Gewichtstoleranzen nicht beeinträchtigt. Im Sinne einer praxistauglichen und -gerechten Regelung für das Fahrpersonal **beantragt der Strassenverkehrsverband FRS, an der heutigen Toleranz von fünf Prozent auf dem zulässigen Gesamtgewicht festzuhalten und zudem die Toleranz auf der zulässigen Achslast von zwei auf fünf Prozent zu erhöhen.**

In der Einleitung der Richtlinie 96/53/EG ist unter Punkt sieben folgendes definiert: „Auf die in einem Mitgliedstaat zugelassenen oder in Betrieb genommenen Nutzfahrzeuge können weitere technische Bedingungen im Zusammenhang mit den Gewichten und Abmessungen Anwendung finden. Diese Bedingungen dürfen dem Verkehr der Nutzfahrzeuge zwischen den Mitgliedstaaten nicht entgegenstehen.“ Demzufolge besteht für die Schweiz kein Grund und keine Verpflichtung, die straffreie Gewichtstoleranz im Binnenverkehr abzuschaffen.

Bei diversen Gütern wie zum Beispiel Waldholz, Aushub, Schüttgüter, etc. ist es für den Transportunternehmer bzw. den Chauffeur ein Ding der Unmöglichkeit, das Gewicht seiner Ladung präzise zu ermitteln. Beschaffenheit, Konsistenz, Lagerart und Witterungseinflüsse können einen grossen Einfluss auf das Gewicht der besagten Güter ausüben. Der Transportunternehmer bzw. der Chauffeur wäre bei der Einführung des „Nulltoleranzprinzips“ somit permanent mit einem allfälligen, ungewollten Gesetzesverstoss konfrontiert. Da sich zudem je nach Wägesystem bzw. Waage stets Abweichungen bei der Gewichtsermittlung ergeben können, hat der Unternehmer bzw. der Chauffeur auch bei Gütern, die vor dem Transport gewogen worden sind, keine Garantie, dass sein Fahrzeug in jedem Fall nicht über dem gesetzlich zulässigen Höchstgewicht liegt.

In der Praxis ist es ausserdem die Regel, dass die Güter vom Verloader und nicht vom Transporteur gewogen werden bzw. die Ladungspapiere mit Gewichtsangaben vom Frachtabsender stammen. Häufig muss leider fest-

gestellt werden, dass die in den Frachtpapieren enthaltenen Gewichtsangaben ungenau sind. Transportunternehmer und Chauffeur haben in den meisten Fällen keine Möglichkeit mehr, diese Gewichtsangaben auf ihre Genauigkeit hin zu überprüfen.

Ein Sonderfall in dieser Hinsicht stellt der Holztransport dar. Nach Wegfall der 15 Prozent Gewichtstoleranz beim Transport von Stamm- und Schichtholz auf der Strasse (Weisung des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements [EJPD] vom 7. Mai 1996) gibt es zur Zeit keine Rechtsgrundlage, die analog der alten EJPD-Weisung eine Gewichtstoleranz in dieser Form zulässt. Bekanntlich ist die Gewichtsermittlung von Stamm- und Schichtholz enorm schwierig. In den Sommer- bzw. Winterperioden haben die verschiedenen Holzarten unterschiedliche Feuchtigkeitsgrade. Im Wald gelagertes Holz hat, je nach Lagerplatz und Lagerdauer bzw. je nach Fälldatum, unterschiedliches Gewicht. Regionale Unterschiede der Holzstämme (schnell oder langsam wachsende Bäume) ergeben unterschiedliche Gewichte innerhalb der gleichen Holzsorten. Wird wider unser Erwarten das „Nulltoleranzprinzip“ eingeführt, fällt auch die heutige, bussefreie Toleranz weg.

Deshalb fordert der Strassenverkehrsverband FRS für den Holztransport die Wiedereinführung der Gewichtstoleranz analog der EJPD-Weisung vom 7. Mai 1996, und zwar mit einem Toleranzwert von **zehn Prozent** auf dem zulässigen Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis des Motorwagens, des Anhängers oder der Fahrzeugkombination. Die Einführung dieser Toleranz hat per 1. Januar 2005 zu erfolgen. Wir machen darauf aufmerksam, dass das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) im Waldprogramm Schweiz (WAP-CH) vom 26. Januar 2004, die Einführung einer zehnprozentigen Gewichtstoleranz unterstützt. Dem Transporteur bzw. dem Chauffeur soll mit der Wiedereinführung einer eigenen Toleranz für den Holztransport ermöglicht werden, die geltenden Gesetze im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten einzuhalten. So kann das Risiko verkleinert werden, dass er sich aufgrund der diversen, hievorewähnten Faktoren – auf die er keine Einflussmöglichkeiten hat – im potenziell illegalen Bereich bewegt. Die von uns geforderte Toleranz soll deshalb auch als „Einschätzungstoleranz“ und nicht als „Kaschierung“ zur Einführung höherer Gesamtgewichte verstanden werden.

Befürworten Sie das vom Nulltoleranzprinzip ausgehende, abgestufte Sanktionsystem?

- *Strafffreiheit: Bei Einhaltung der zulässigen Gewichte bzw. der zulässigen Achslasten;*
- *Ordnungsbusse: Bei Überschreitungen des zulässigen Gewichts bis 5 % bzw. der zulässigen Achslast bis 2 %;*
- *Verzeigung: Bei Überschreitungen des zulässigen Gewichts um mehr als 5 % bzw. der zulässigen Achslast um mehr als 2 %;*
- *Abladen des Fahrzeuges: Ab Überschreitungen, die eine Verzeigung zur Folge haben.*

ja

nein

Bemerkungen: *Ordnungsbussen* – Die heutige Regelung gemäss OBV Anh. 1 Ziff. 300 ist praxisgerecht und im Sinne der Prävention ausreichend. An ihr ist festzuhalten.

Verzeigung – Eine Verzeigung sollte erst bei Überschreitung des zulässigen Gewichts von mehr als neun Prozent erfolgen.

Abladen des Fahrzeugs – Ab Überschreitung des Fahrzeug-Garantiegewichts.

Erachten Sie die in den Ziff. 300.1 und 300.2 OBV vorgeschlagenen Ordnungsbussen (Fr. 250.--) als angemessen?

ja

nein

Bemerkungen: Die vorgeschlagene Ordnungsbusse ist insofern zu hoch und unverhältnismässig, als die Übertretung im Bagatellbereich liegt. Eine Busse von Fr. 250.– bei einer Überschreitung der zulässigen Gewichte von beispielsweise einem Kilogramm, wie dies gemäss dem vorgeschlagenen „Nulltoleranzprinzip“ möglich wäre, ist nicht nachvollziehbar und erweckt den Eindruck, die vorgeschlagene Ordnungsbusse verfolge in erster Linie den Zweck, zusätzliche Staatseinnahmen zu generieren.

5. Erteilen von Dauerbewilligungen für Übermasse und Übergewicht

Art. 78 Abs. 2 Bst. f, Art. 79 Abs. 2 Bst. a und b VRV

Befürworten Sie die Erteilung von Dauerbewilligungen für den Transport unteilbarer Güter und die Verwendung von Ausnahmefahrzeugen mit Gültigkeit „Durchgangsstrassen ganze Schweiz“, wenn die Limiten nach Artikel 79 Absatz 2 Buchstabe a VRV nicht überschritten werden (Länge = 30 m; Breite = 3 m; Höhe = 4 m, Betriebsgewicht = 44 t; Einzelachse = 12 t; Doppelachse = 20 t)?

ja

nein

Antrag: **Art. 78 Abs. 2 Bst. f VRV (neu)**

den Transport unteilbarer Güter und die Verwendung von Ausnahmefahrzeugen **sowie den Transport von Kranzubehör** im Rahmen der Limiten von Artikel 79 Absatz 2 Buchstabe a.

Bemerkungen: Gemäss Ziffer 2 des Fragebogens sollen Vor- und Nachlauftransporte im kombinierten Verkehr bis 44 Tonnen von der Bewilligungspflicht befreit werden. Aufgrund dieser Tatsache begrüssen wir den Vorschlag punkto Erteilung von Dauerbewilligungen für Übermasse und Übergewicht bei Ausnahmetransporten. Er wird u.E. in der Praxis keine Probleme berei-

ten. Die Änderung wird den administrativen Aufwand für die Bewilligungsstellen und die Gesuchsteller massiv reduzieren.

Kranzubehör (z.B. Ballast) gilt in der Schweiz als teilbares Transportgut. Deswegen muss es so in Komponenten aufgeteilt werden, dass beim Transport das zulässige maximale Gesamtgewicht von 34 Tonnen nicht überschritten wird. Dies führt dazu, dass beispielsweise bei einem 350 Tonnen schweren Kran das Zubehör (ca. 96 Tonnen) mit drei bis vier Lastwagen befördert werden muss. Unser Antrag hat zum Ziel und Zweck, die Anzahl dieser Transporte zu reduzieren und den Verkehrsfluss ohne Senkung der Verkehrssicherheit zu optimieren.

U.E. sollen Kranballast und -zubehöerteile als „unteilbare Ladung“ gelten, wenn sie im Zusammenhang mit einem Autokrantransport stehen. Die Transportabmessungen sind bis zu den Massen (Länge, Breite, Höhe und Gewicht) des jeweiligen Autokrans erlaubnisfähig. Bei einem sechssächigen Autokran mit sechs mal zwölf Tonnen Achslasten wäre die Höchstgrenze für das Gesamtgewicht des Ballastfahrzeugs ebenfalls 72 Tonnen.

Im geltenden Strassenverkehrsrecht sind die maximal zulässigen Fahrzeuggesamtgewichte definiert. Das maximal Gesamtgewicht darf nur mit einer Sonderbewilligung und bei unteilbarem Transportgut überschritten werden.

In der Bundesrepublik Deutschland z.B. wird das Kranzubehör ebenfalls mit separaten Transportfahrzeugen zur Baustelle befördert. Das Transportfahrzeug darf dabei das Gesamtgewicht des Autokrans und dessen Achslasten nicht überschreiten. Aufgrund des Gewichts und der Achslasten des Autokrans muss eine Sonderbewilligung beantragt werden. Aus technischer Optik spricht nichts dagegen, auch für den Transport von Kranzubehör im gleichen Ausmass eine Sonderbewilligung auszustellen. Dadurch werden die Anzahl Fahrten erheblich reduziert. Dies trägt nebst Energieeinsparungen auch zur Entlastung des Verkehrs bei.

Heutzutage erteilen die Bewilligungsstellen nach Möglichkeit kantonale Dauerbewilligungen bis 90 Tonnen und mehr. An dieser Praxis auf kantonaler Ebene muss festgehalten werden.

6. Interkantonale Bewilligungen für Übergewicht

Art. 79 Abs. 2 Bst. a VRV

Befürworten Sie die Erhöhung des Betriebsgewichts für ausserkantonale Übergewichtsbewilligungen von 40 auf 44 t?

ja

nein

Antrag: Das Betriebsgewicht für ausserkantonale Übergewichtsbewilligungen ist von 40 auf **50 Tonnen** zu erhöhen.

Bemerkungen: Ab dem Jahr 2005 gilt in der Schweiz ein zulässiges Gesamtgewicht von 40 Tonnen. Deshalb ist eine Erhöhung des Betriebsgewichts für ausserkantonale Übergewichtsbewilligungen auf 50 Tonnen gerechtfertigt. Dies entspricht den Anliegen und Vorstössen auf Wirtschaft und Politik.

Ein am 14. Dezember 2001 vom Nationalrat angenommenes Postulat (01.3383) von Heinrich Estermann verlangt, dass die nationale Karte der Ausnahmetransportrouten aktualisiert und in einem angemessenen Zeitraum nachgetragen wird. Diese Daten werden für die Bewilligungsinstanzen von grossem Nutzen sein.

7. Interkantonale Bewilligungen für Übergewicht auf Autobahnen

Art. 79 Abs. 2 Bst. a VRV (ohne Änderungsvorschlag)

Befürworten Sie eine vereinfachte Bewilligungserteilung, wenn zwischen dem Abgangskanton und dem Zielkanton andere Kantone nur auf der Autobahn transitieren werden (vgl. Bemerkungen zu Art. 79 Abs. 2 Bst. a)?

ja

nein

Bemerkungen: Diese Änderung entspricht der unter Ziffer 6 des Fragebogens genannten Anliegen und Forderungen der Wirtschaft und Politik. Sie wird den administrativen Aufwand für alle beteiligten Akteure signifikant reduzieren.

Wenn ja, bis zu welchem Gewicht sollen Bewilligungen ausgestellt werden können?

Antwort: 60'000 kg

Bemerkungen: Autobahnstrecken entsprechen in der Regel dem Versorgungsroutentyp III bzw. IV und sind für Gewichte bis 90 Tonnen konzipiert. Daher können bedenkenlos Bewilligungen für ausserkantonale Strecken bis 60'000 Kilogramm (60 Tonnen) bewilligt werden.

III. Weitere Änderungsanträge

1. *Art. 67 Abs. 4 VRV (Adhäsionsgewicht)*

Antrag: Wir beantragen, dass die Adhäsionsvorschrift für Ausnahmefahrzeuge und -transporte aufgehoben wird.

Begründung: Art. 67 Abs. 9 VRV ermächtigt das Bundesamt für Strassen (Astra), Weisungen über die höchstzulässigen Achsbelastung und das minimale Adhäsionsgewicht bei Ausnahmefahrzeugen und -transporten zu erlassen. Die geltende Adhäsionsvorschrift führt in der Schweiz dazu, dass überdurchschnittlich oft mit Zug-/Schubkombinationen gefahren werden muss bzw. dass Zugfahrzeuge mit Allradantrieb (angetriebene Vorderachse) ausgerüstet sein müssen. Zur Zeit bietet kein Nutzfahrzeug-Hersteller eine auf die schweizerischen Verhältnisse abgestimmte Zugmaschine serienmässig an. Daher sind die Unternehmen gezwungen, aufwendige und teure Einzelanfertigungen anzuschaffen.

In der EU gibt es noch keine harmonisierten Vorschriften für Ausnahme-transporte. Jedes Land hat seine nationalen Vorschriften. Die Schweiz hat mit dem minimalen Adhäsionsgewicht eine besonders einschränkende Regelung. In den meisten europäischen Ländern ist es im Gegensatz zur Schweiz möglich, mit einem 8x4-Motorfahrzeug bis zu 250 Tonnen Gesamtzugsgewicht zu fahren. Um die dazu benötigten Genehmigungen zu erhalten, wird im allgemeinen auf die Herstellergarantien der Zugfahrzeughersteller zurückgegriffen. Zudem erhöht der Einsatz zusätzlicher Zug- oder Schubmaschinen die Umweltbelastung und verlängert die Fahrzeugkombination, was den übrigen Verkehr behindern kann.

Punkto sicherheitstechnische Ausstattungen wurden in den letzten Jahren grosse Fortschritte erzielt. In Bezug auf die Sicherheit hat die Vorschrift über das minimale Adhäsionsgewicht nur einen untergeordneten bzw. gar keinen Einfluss. Die Prioritäten liegen hier im Bereich der Fahrstabilität (Lenkbarkeit) und der Bremsen, also in Bereichen, wo der Antrieb eigentlich keine Rolle spielt.

2. *Art. 73 Abs. 3 VRV (Hinterer Überhang)*

Antrag: Die Ladung darf bei Motorfahrzeugen von der Mitte der Lenkvorrichtung gemessen, höchstens 5.00 m hinter die Mitte der Hinterachse oder den Drehpunkt der Hinterachsen hinausreichen, wenn sie über die Ladefläche hinausragt. **Bei mehrachsigen Anhängern und Sattelaufliegern darf die Ladung 3.00 m über das Fahrzeugende hinausreichen.**

Begründung: Bei mehrachsigen Anhängern mit gelenkten und starren Achsaggregaten ist ein Ermitteln des hinteren Überhangs in der Praxis sehr schwierig. Aufgrund dieser Tatsache gibt es keine einheitliche Regelung und der Vollzug in den Kantonen ist unterschiedlich. Eine einheitliche Regelung

mit einem Überhang von 3.00 m über das Fahrzeugende von mehrachsigen Anhängern und Sattelaufliegern hinaus wird die Arbeit von allen beteiligten Akteure erleichtern. Diese Regelung entspricht in etwa der jetzigen Vorschrift. Somit kann der heutige Verkehrssicherheitsstandard beibehalten werden.

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

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der stv. Generalsekretär

Peter Kneubühler