

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

Bern, den 30. November 2004

Änderungen von Verordnungen des Strassenverkehrsrechts 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 Änderungen von Verordnungen des Strassenverkehrsrechts – Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)¹, Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV)², Verordnung über technische Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger (TAFV 1)³ sowie Verordnung über technische Anforderungen an landwirtschaftliche Traktoren und deren Anhänger (TAFV 2)⁴ – Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS ist grundsätzlich mit den vorgeschlagenen Ordnungsänderungen einverstanden. Dennoch haben wir zu einzelnen Artikeln Bemerkungen sowie Ergänzungs- bzw. Änderungsanträge. Diese können den hienach gemachten Ausführungen entnommen werden.

¹ SR 741.41

² SR 741.511

³ SR 741.412

⁴ SR 741.413

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

Art. 27 Abs. 1 sowie 1^{bis} (neu)

Antrag: Wir befürworten die vorgeschlagene Neuerung. Allerdings beantragen wir, den letzten Satz von Abs. 1^{bis} wie folgt zu ergänzen: „Die Breite eines solchen Anhängers darf die Breite des Zugfahrzeugs (...) nicht überschreiten. **Falls dies technisch nicht möglich ist, muss die Überbreite vorne am Zugfahrzeug markiert werden (Art. 58 Abs. 4 VRV).**“

Begründung: Doppelräder können eine gewisse Mindestbreite nicht unterschreiten. Daher ist eine genaue Anpassung an den Anhänger unmöglich. Es ist zudem grundsätzlich zu überlegen, ob nicht generell für alle landwirtschaftlichen Anhänger Art. 58 Abs. 4 VRV gelten soll.

Art. 33 Abs. 2

Bemerkung: Wir begrüßen es, schwere Transportfahrzeuge und -anhänger mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h von der jährlichen Prüfungspflicht auszunehmen und wieder dem früheren Intervall (4-3-2) zu unterstellen. Ebenfalls einverstanden sind wir mit den in Bst. c und d vorgeschlagenen Änderungen.

In Art. 33 VTS hat die Schweiz hinsichtlich der periodischen, technischen Kontrollen eine Anpassung an das EU-Recht durchgeführt. Gleichzeitig wurden die Bestimmungen hinsichtlich des Prüfungsumfanges und der Prüfmittel übernommen.

Es ist eine Tatsache, dass in vielen EU-Staaten die periodischen Fahrzeugprüfungen sehr unbürokratisch sowie ohne Voranmeldung durchgeführt werden und dass sie sich technisch auf das Wesentlichste beschränken. In der massgebenden EG-Richtlinie 96/96 wird in Abs. 6 festgehalten, dass die Untersuchung von im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen **relativ einfach, schnell und kostengünstig** sein soll. Im Gegensatz zu den EU-Staaten haben die Schweizer Prüfstellen jedoch die hohen Anforderungen, wie sie ehemals beim Prüfintervall 4-3-2 üblich waren, beibehalten.

Die Umstellung auf jährliche Prüfungsintervalle verursacht bei den Transportunternehmen enorme Umtriebe und Kosten. Um dem schweizerischen Prüfungsstandard gerecht zu werden, muss – anders als in der EU – ohne jeglichen Reparaturbedarf mit einem Fahrzeugausfall von mindestens zwei Tagen pro Jahr gerechnet werden.

Anders als in der EU müssen in der Schweiz die Fahrzeuge durch einen Experten des Strassenverkehrsamts geprüft werden. Eine Delegation an kompetente Garagenbetriebe wird durch die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) ausgeschlossen.

Da die Schweiz den Vollzug nicht wie die EU handhabt und dadurch Wettbewerbsverzerrungen im In- und Ausland entstehen, muss u.E. zum Prüfungsintervall (4-3-2) zurückgekehrt werden.

Antrag: Wir beantragen, dass für im Inlandverkehr eingesetzte Lastwagen und Anhänger folgendes Prüfungsintervall gilt: erstmals vier Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, anschliessend nach drei Jahren, dann alle zwei Jahre. Der Prüfungsumfang muss dem EU-Standard entsprechen. Die Prüfzeiten (inkl. Ad-

ministration) sind gesamtschweizerisch wie folgt festzulegen: Motorwagen 45 Minuten, Anhänger/Auflieger 30 Minuten, Kombinationen Anhängerzug oder Sattelmotorfahrzeug 60 Minuten. Bremsprüfprotokolle von anerkannten Betrieben sind zu akzeptieren.

Begründung: In der EG-Richtlinie 96/96 wird es gemäss Kapitel 1 Art. 2 den Mitgliedstaaten überlassen, welchen Organisationen sie die Fahrzeugprüfungen übertragen: „Sind die mit der technischen Überwachung beauftragten Einrichtungen gleichzeitig als Kraftfahrzeugreparaturwerkstätten tätig, so tragen die Mitgliedstaaten in besonderer Weise dafür Sorge, dass die Objektivität und eine hohe Qualität der Überwachung gewahrt sind.“

Mit dem Einsatz von Automobildiagnostikern mit einem Zusatzkurs (z.B. ein bis drei Tage) bei der asa und einer abgenommenen Prüfeinrichtung wäre die Qualität gewährleistet. Eine Delegation an die Garagen usw. wäre somit aus rechtlicher Sicht möglich. In der Praxis würde sich dadurch der Fahrzeugausfall für die technische Vorbereitung und Prüfung in den meisten Fällen auf einen Tag beschränken.

Die EG-Richtlinie 96/96 hält in Kapitel 1 Art. 3 Abs. 3 weiter fest, dass die Prüfung von anderen Mitgliedstaaten anerkannt wird. Daher müssen u.E. in der Schweiz ausländische Prüfberichte anerkannt werden.

Art. 58 Abs. 3 und 6

Antrag: Wir beantragen, dass bei schweren Motorwagen und Transportanhängern die Räder einer Achse bezüglich Marke, Typ und Profil nicht übereinstimmen müssen.

Begründung: Wir unterstützen die vorgeschlagene Änderung insofern, als alle Reifen eines Fahrzeuges dieselbe Bauart (Radial und Diagonalreifen) sowie auf der Achse die gleiche Dimension aufweisen müssen. Bei Personenwagen entspricht dies weitgehend der heutigen Praxis. Aus Sicht der Verkehrssicherheit drängen sich bei Lastwagen und Transportanhängern jedoch keine zusätzlichen Massnahmen auf. Bei Lastwagen, Baustellenfahrzeugen und insbesondere bei Fahrzeugkombinationen wären weitergehende Änderungen unverhältnismässig und in der Praxis nicht umsetzbar. Zudem stellt sich für uns die Frage, ob der Begriff „Profil“ notwendig ist. U.E. ist die Angabe von Marke, Typ und Dimension ausreichend.

Art. 61 Abs. 1

Bemerkung: Wir lehnen eine Gleichstellung von Reifen mit Granulatmischungen und „Spikesreifen“ aus folgenden Gründen grundsätzlich ab:

- Eine isländische Untersuchung ist zum Schluss gekommen, dass die Strassenabnutzung durch Reifen mit Granulatmischungen um 93 Prozent geringer ist als durch „Spikesreifen“.
- Auch die Staubentwicklung (Stichwort: Feinstaubproblematik) beläuft sich bei Reifen mit Granulatmischungen lediglich auf etwa sieben Prozent jener von „Spikesreifen“. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang auch, dass ganz „normale“ Winterreifen eine Staubentwicklung von rund fünf Prozent derjenigen von „Spikesreifen“ verursachen.

- Punkto Lärmimmissionen haben Messungen ergeben, dass Reifen mit Granulatmischungen keine nennenswerte Lärmerhöhung gegenüber „normalen“ Winterreifen aufweisen. Hingegen haben „Spikesreifen“ bei rund 60 km/h einen um vier Dezibel erhöhten Wert gegenüber Reifen mit Granulatmischungen.

Fazit: Bei „Spikesreifen“ und Reifen mit Granulatmischungen handelt es sich um zwei vollkommen unterschiedliche Reifentypen, die auf keinen Fall miteinander gleichgesetzt werden können. Es sprechen weder ökologische und infrastrukturelle noch lärmtechnische Gründe für die vorgeschlagene Änderung.

Art. 71 Abs. 3

Antrag: Wir stellen den Antrag, die vorgeschlagene Änderung gar nicht einzuführen. Eventualiter beantragen wir folgende Ergänzung: „Türen in der Rückwand müssen so gesichert sein, dass sie im geöffneten Zustand seitlich nicht über die Fahrzeugkarosserie hinausragen können, ausser wenn sie bis zum Anliegen an die Längsseiten des Fahrzeugs geöffnet und in dieser Stellung arretiert **oder mit geeigneten Mitteln gesichert** werden können. (...)“

Begründung: Bei Kastenaufbauten von schweren und allenfalls auch leichten Motorwagen können wir den Änderungsvorschlag nachvollziehen. Hingegen dürften etliche Lieferwagen mit Werkskarosserien bei Inkrafttreten der vorgeschlagenen Änderung nicht mehr den Vorschriften entsprechen. Bei einer Vielzahl von Fahrzeugtypen ragen Türen mit aussen liegenden Scharnieren bereits bei einer Öffnung von rund 90 Grad über die Karosserie hinaus. Bei einigen dieser Fahrzeuge sind zwar 270-Grad-Scharniere lieferbar, jedoch längst nicht bei allen. Zudem könnten sogar einige Geländefahrzeuge mit seitlich öffnender Hecktüre unter die neue Bestimmung fallen.

Zum eventualis gestellten Antrag: Falls der Aufbau nicht serienmässig mit der verlangten Sicherungsvorrichtung ausgerüstet ist, so hat der Fahrzeugführer dennoch die Möglichkeit die Türen mit geeigneten Sicherungsmitteln zu befestigen.

Art. 112 Abs. 4

Antrag: Wir beantragen, dass auf ein Nachrüstobligatorium betreffend Frontspiegel verzichtet wird.

Begründung: Der Zusatzspiegel bei Lastwagen ist eine gute Massnahme zur Verhinderung von Unfällen aufgrund des toten Winkels. Eine Ausrüstungsvorschrift bei Lastwagen ist daher zu begrüssen. In den Jahren 2000/2001 hat der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (Astag) – eine Trägerorganisation des Strassenverkehrsverbands FRS – in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern 1'400 Lastwagen mit dem Spiegelsystem *TOWISPICK*[®] ausgerüstet. Die Erfolgskontrolle bei den betroffenen Lastwagenführern und -führerinnen ergab, dass sich 93 Prozent dank dem Zusatzspiegel beim Manövrieren und 88 Prozent beim Rechtsabbiegen an Kreuzungen sicherer fühlen. Bezüglich Montage am Fahrzeug wurde jedoch festgestellt, dass diese bei Lastwagen mit schwachen Original-Spiegelstangen sehr aufwändig ist.

Art. 114 Abs. 2

Antrag: Wir beantragen, dass schwere Motorfahrzeuge, die ausschliesslich unbrennbare Güter transportieren, nicht mit einem Feuerlöscher ausgerüstet sein müssen. Die Ausrüstungspflicht muss in der VRV geregelt werden, damit die Vorschrift im Sinne einer Gleichbehandlung auch für ausländische Fahrzeuge gilt. Bezüglich Gefahrgutfahrzeuge müssen folgende Fragen entweder in der VTS oder im Anhang 1 der SDR geregelt werden oder aber die VKF-Richtlinien müssten auch für Feuerlöscher auf Fahrzeugen für gültig erklärt werden:

1. Welches Prüfzeichen von welcher national anerkannten Norm müssen die Feuerlöscher von Gefahrgutfahrzeugen tragen?
2. Welche nationale anerkannte Norm gilt für Feuerlöscher auf leichten Gefahrgutfahrzeugen?
3. Welche Prüfintervalle sind für Feuerlöscher auf leichten Gefahrgutfahrzeugen anzuwenden?

Begründung: Der Strassenverkehrsverband FRS unterstützt grundsätzlich Massnahmen, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen. Trotzdem sprechen wir uns gegen eine generelle Ausrüstungspflicht schwerer Motorwagen mit Feuerlöschern aus. Fahrzeuge (Kipper, Betonmischer, usw.), die ausschliesslich im Nahverkehr unbrennbare Güter transportieren, stellen ein sehr geringes Brandrisiko dar. Solche Fahrzeuge sind von einer Ausrüstungspflicht auszunehmen. Zudem fordern wir eine Gleichbehandlung von schweizerischen und ausländischen Fahrzeughaltern: Es darf und kann nicht sein, dass nur schweizerische Fahrzeughalter grosse Investitionen zur Ausrüstung, Wartung und Amortisation von Feuerlöschern tätigen müssen. Im Gefahrgutrecht wirft diese Neuregelung Fragen auf, da die SDR keine Präzisierung zum ADR macht. Bisher beriefen sich die Vollzugsstellen (Strassenverkehrsämter und Polizeikorps) auf die VKF-Richtlinien, wenn es darum ging, die Vorschriften des Unterabschnitts 8.1.4.4 anzuwenden. Aus der Erläuterung zum Änderungsvorschlag in Art. 114 Abs. 2 muss geschlossen werden, dass die VKF-Richtlinien auch nicht auf Feuerlöschgeräte für Gefahrgutfahrzeuge angewendet werden können. Die Änderung regelt nun aber lediglich die Anforderungen an die generell vorgeschriebenen Löscher für schwere Transportmotorwagen. Nach ADR sind aber auch für leichte Motorwagen Feuerlöscher vorgeschrieben.

Art. 161 Abs. 1

Antrag: Wir beantragen, auf die vorgeschlagene Änderung zu verzichten.

Begründung: Bei stufenlosen Traktoren ergibt diese Regelung überhaupt keinen Sinn mehr. In Art. 1 der EG-Richtlinie 2003/37 wird diese Regelung sogar ins Gegenteil verkehrt, indem dort vorgeschlagen ist, dass die Fahrzeuge zumindest 6 km/h fahren müssen. Die vorgeschlagene Änderung ist daher unnötig und kann ersatzlos gestrichen werden.

Art. 161 Abs. 1^{ter} (neu)

Antrag: Wir beantragen, dass die ARV für das Führen von Fahrzeugen bis 45 km/h aufgehoben wird. Oder anders ausgedrückt: Erst das Führen von Fahrzeugen über 45 km/h ist der ARV zu unterstellen.

Begründung: Die gegenwärtige Regelung bringt einen hohen und unnötigen administrativen Aufwand beim Vollzug mit sich. Die Regelung soll wieder – wie vor einigen Jahren praktiziert – für das Führen von Fahrzeugen ab 45 km/h gelten. Dieser Vorschlag entspricht dem in Deutschland angewandten Recht.

Art. 176 Abs. 1

Antrag: Wir beantragen, dass auf eine Leistungsbeschränkung gänzlich verzichtet wird.

Begründung: Gemäss Änderungsvorschlag soll die Nutzleistung des Motors (maximal 0,90 Kilowatt) noch immer festgeschrieben werden. Dies ist u.E. obsolet, da die vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung durchaus genügt. Zudem steht eine Beschränkung auf 0,90 Kilowatt in direktem Konflikt mit der EU-Regelung, die 1,0 Kilowatt erlaubt.

Art. 176 Abs. 2

Bemerkung: Wir können es nicht nachvollziehen, weshalb die Vorschriften betreffend die Abgasemissionen nicht angepasst werden. Dem Vernehmen nach soll per 2006 die Norm Euro 2 durch Euro 3 ersetzt und somit den geltenden Umweltbestimmungen Rechnung getragen werden.

Art. 177 Abs. 3

Antrag: Wir beantragen, diesen Absatz ersatzlos zu streichen.

Begründung: Trotz Entschlackung der Regelung ist der Pedalantrieb für Motorfahräder noch immer vorgesehen. Diese Regelung ist u.E. allerdings völlig zwecklos. In der EU existieren Roller mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 25 km/h neben Motorfahrädern ohne Pedalen. Da Mofas ein Maximalgewicht von 55 Kilogramm aufweisen, besteht keine Gefahr, dass diese durch die deutlich schwereren Roller substituiert werden. Es ist im Übrigen nicht zutreffend, dass das EG-Kleinkraftrad mit niedriger Leistung mit Pedalen ausgerüstet sein muss. Richtig ist vielmehr, dass in der EU keine Pedale vorgeschrieben sind.

Art. 177 Abs. 5

Antrag: Wir beantragen, diesen Absatz ersatzlos zu streichen.

Begründung: Die Regelung, dass der Durchmesser des vom Motor angetriebenen bereiften Rades mindestens 0,50 Meter betragen muss, ist unnötig und deshalb aufzuheben.

Art. 208 Abs. 2

Antrag: Wir beantragen die folgende Streichung: „Bei ~~einachsigen~~ landwirtschaftlichen Arbeitsanhängern kann die Feststellbremse fehlen, (...)“

Begründung: In der EU werden die Stellbremsen bei Anhängern dieser Bauart nicht gefordert. Es ist u.E. daher nicht einsehbar, weshalb diese in der Schweiz vorgeschrieben werden sollen.

2. Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV)

Art. 4

Bemerkung: Wir erachten die Vereinfachung des Direktimports grundsätzlich als Vorteil. Durch diese Massnahme darf sich allerdings weder die Verkehrssicherheit noch die Anwendung von Umweltvorschriften verschlechtern.

Aufgrund der besagten Vereinfachung entsteht u.E. vor allem bei den Importeuren schwerer Nutzfahrzeuge, die häufig für sehr kleine Serien (drei bis fünf Fahrzeuge jährlich) eine Typengenehmigung beantragen müssen, eine Rechtsungleichheit. Da sämtliche schweren Nutzfahrzeuge vor der Zulassung amtlich geprüft werden müssen, hat der offizielle Importeur mit der schweizerischen Typengenehmigung zwar kaum Vorteile gegenüber einem Import für den Eigengebrauch, muss jedoch den gesamten Aufwand für die Typengenehmigung tragen. Eine allfällige Lösung bestünde darin, auch den offiziellen Importeuren für eine beschränkte Anzahl von Kleinserien eine Befreiung von der Typengenehmigung zu ermöglichen.

3. Schlussbemerkung

Wir sind noch immer der Auffassung, dass es auch in der Schweiz möglich sein sollte, ab 14 Jahren Roller (Fahrzeuge der Kategorie F) mit einer Maximalgeschwindigkeit von 45 km/h zu lenken. Solche Roller entsprechen einem echten Marktbedürfnis: Konsumentinnen und Konsumenten verlangen nach einem Fahrzeug, das mit ihnen „wachsen“ kann. Mit anderen Worten: Jugendliche möchten gerne mit 14 Jahren tempogedrosselte Motorfahräder erwerben, die sie dann ab 16 Jahren ohne Geschwindigkeitsbeschränkung führen können. So können sie das Fahrzeug während mindestens vier Jahren benützen, bevor ihnen ab 18 Jahren auch die grösseren Kategorien offen stehen. Unsere ausführlichen Argumente hinsichtlich dieser Forderung haben wir bereits in unserer einschlägigen Stellungnahme vom 15. Februar 2002 dargelegt. Wir ersuchen Sie, unser Anliegen punkto Zulassung der hievor erwähnten Motorfahräder ab 14 Jahren aus Anlass der jetzigen VTS-Revision erneut zu prüfen.

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 Generalsekretär

Hans Koller