



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

3003 Bern, 28. September 2010

Ergebnisbericht
betreffend die Anhörung zur Änderung der Verkehrsregelverordnung

I. Allgemeines

Das Bundesamt für Strassen führte mit Schreiben vom 21. Dezember 2007 und Frist bis zum 21. März 2008 eine Anhörung bei den interessierten Stellen (vgl. Adressatenliste im Anhang) zu einer Änderung der Verkehrsregelverordnung (VRV) durch. Die Stellungnahmen wurden nicht mittels Fragebogen erhoben.

II. Stellungnahmen

Insgesamt befürwortet die Mehrheit der Anhörungsteilnehmenden die vom ASTRA vorgeschlagenen Änderungen. Von den Kantonen, die mehrheitlich die vorgeschlagenen Änderungen im Grundsatz begrüssen, haben einige in ihren zustimmenden Stellungnahmen auch gewisse Bedenken geäussert. Die eigentlichen Adressaten der Revision (gemäss der Zielsetzung der Botschaft vom 8. Dezember 2006 [vgl. BBl 2007 315] sind dies die Unternehmen: «Vereinfachung des unternehmerischen Alltags»), stimmen der Anpassung erwartungsgemäss zu.

Die wichtigsten Bedenken der Anhörungsteilnehmenden betreffen:

Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und der Strasseninfrastruktur

Einzelne Anhörungsteilnehmende befürchten, dass mit der Änderung der VRV die Bewilligungspraxis aufgeweicht werde, was in der Folge zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führe. Die von den gesetzlich höchstzulässigen Abmessungen abweichenden Fahrzeuge würde die Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Velofahrer, Fussgänger) erhöhen.

Was die Strasseninfrastruktur betrifft, müsse im Interesse der Kantone und Gemeinden das Ziel sein, einen möglichst grossen Teil der Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge auf den dazu geeigneten Strassen, d. h. auf den speziell hierfür ausgeschiedenen Versorgungsrouten/Ausnahmetransportrouten, zu bündeln. Mit der Aufgabe gewisser Bewilligungsverfahren gebe man diese Steuerungsmöglichkeit aus der Hand. Ausnahmetransporte würden dann überall frei verkehren. Ohne vorgeschriebene Routen sei davon auszugehen, dass die Chauffeure ihre Route primär anhand des Navigationsgerätes festlegen, dabei die kürzeste Routen wählen und somit nicht nur auf Durchgangsstrassen anzutreffen seien. Sie würden damit auf Strecken verkehren, die sich nicht für Ausnahmetransporte eignen.

Gegen bewilligungsfreie Ausnahmetransporte sei dort nichts einzuwenden, wo die Gesuche nicht näher geprüft, keine Massnahmen angeordnet und auch die Strecke nicht festgelegt wird. Dies sei jedoch entgegen den Anhörungsunterlagen noch lange nicht in allen neu als bewilligungsfrei vorgeschlagenen Fällen der Fall. Aktuell treffe dies lediglich zu bei Dauerbewilligungen für innerkantonale Transporte bei einer Breite bis 3 Meter und einem Gewicht bis 44 Tonnen, sofern die Länge nicht über 25m liegt. In diesen Fällen wird in der Tat keine bestimmte Strecke mehr vorgeschrieben. Bei den übrigen Dauerbewilligungen und bei allen Einzelbewilligungen würden die zu befahrenden Routen jedoch nach wie vor schriftlich vorgegeben. Damit können im Sinne eines Lenkungseffektes die geeigneten Routen vorgeschrieben werden. Berücksichtigt werden neben strassenbaulichen Aspekten (Strassentyp, baulicher Zustand) auch (temporäre oder transportspezifische) örtliche Einschränkungen sowie Sicherheits- und Umweltaspekte, wie Emissionen, Lärmbelastung etc. Mit vorgeschriebenen Routen lassen sich aber auch Abkürzungen zwischen den Durchgangsstrassen vermeiden (z. B. um LSVA zu sparen) und auch für ausländische Chauffeure ohne Ortskenntnisse sind konkrete Streckenvorgaben sehr von Nutzen.

Es wird auch befürchtet, dass Mehrkosten auf die Kantone und Gemeinden in den Bereichen Strassenbau-, -betrieb und -unterhalt zukommen. Fahrzeuge mit schweren Lasten würden die Lebensdauer der Strassen, insbesondere der Kunstbauten, in erheblichem Mass herabsetzen. Jede Zunahme der Ausnahmetransporte pro Jahr verursache somit neue Kosten beim Unterhalt und beim Betrieb.

Generelle Aufweichung/Lockerung der Ausnahmefahrten und Befürchtung der Zunahme von Fahrten während der Nacht und an Sonntagen

Einzelne Anhörungsteilnehmende gehen davon aus, dass die Zahl der Ausnahmetransporte, für die die Bewilligungspflicht aufgehoben werden soll, erheblich zunehmen wird. Begründet wird dies damit, dass nicht mehr die Bewilligungsbehörde, sondern der Transporteur beurteilen muss, ob die Voraussetzungen für die Ausnahmefahrt gegeben sind. Dadurch würde eine extensive Auslegung Platz greifen. Zudem sei das einzige massgebende Kriterium, die unteilbare Ladung, geradezu eine Einladung an die Industrie, die Grösse der Produkte den vorgeschlagenen Massen anzupassen. Weil auch die Bewilligungsgebühr wegfalle und die Route frei gewählt werden könne, entstünden neue Anreize für Mehrverkehr.

Kritisiert wird auch, dass die Entlastung der Transporteure von Bewilligungsgebühren einen Wettbewerbsvorteil für die Strasse gegenüber der Bahn entstehen lasse, welche aus technischen Gründen einen Teil der unteilbaren Lasten gar nicht transportieren könne.

Das im Zusammenhang mit der Unteilbarkeit der Ladung eingeführte Kriterium der für den Zusammenbau entstehenden unzumutbaren Kosten sei zu schwammig und wenig praktikabel. Konkretisierung des Wortlauts, nach welchen Kriterien sich die Unzumutbarkeit bemisst (beispielsweise Zeitaufwand und damit Kosten für die Zerlegung und den Zusammenbau der Ladung).

Beim Sonntags- und Nachtfahrverbot wird kritisiert, dass die Vorschriften nicht nur administrativ (Wegfall der Bewilligungspflicht), sondern auch inhaltlich gelockert würden: Für Schnittblumen, Lebensmittel mit einer Verbrauchsfrist bis 30 Tage, Schlachtvieh, Sportpferde soll neu generell am Sonntag und nachts gefahren werden können; bisher hätte die Voraussetzung gegolten, dass «die Fahrt dringend ist und weder durch organisatorische Massnahmen noch durch die Wahl eines andern Verkehrsmittels vermieden werden kann». Zusammen mit der wegfallenden Bewilligungs- und Gebührenpflicht läge hier also eine ganz wesentliche, nicht begründbare Lockerung vor. Diese Lockerung bringe für die bevorzugten Unternehmen nur eine geringfügige Entlastung, die nicht in Relation stehe zu den Nachteilen für die Allgemeinheit.

Störungen im Verkehrsablauf / Verkehrsmanagement

Einige kantonale Behörden erwarten zusätzliche Verkehrsstörungen durch Ausnahmetransporte, namentlich in engen Ortsdurchfahrten. Es überschreite die Grenzen der Zumutbarkeit, wenn solche Transporte während einer Tageszeit mit hoher Verkehrsbelastung erfolgten. Nach dem Wegfall der Bewilligungspflicht für diese Transporte wird es nicht mehr möglich sein, darauf Einfluss zu nehmen, zu welcher Tageszeit Ausnahmetransporte eine kritische Stelle passieren dürfen. Viele Knoten, insbesondere Kreisverkehrsanlagen, seien nicht geeignet, von übergrossen Fahrzeugen durchfahren zu werden.

Die Änderungsvorschläge würden künftig auch ortsfremden Transporteuren erlauben die für den allgemeinen Durchgangsverkehr offenen Strassen vorbehaltlos zu befahren, obwohl in städtischen Gebieten mit zunehmend komplexeren Verkehrssituationen der Verkehr immer dichter, unübersichtlicher und hektischer wird. Bei geänderten Verkehrsführungen oder weil Strassen vorübergehend ganz oder teilweise gesperrt werden müssen, könnten Ausnahmetransporte auf verkehrstechnische Schwierigkeiten stossen.

Fehlende statistische Erfassung der erfolgten Fahrten

Einzelne Anhörungsteilnehmende bemängeln, dass bisher keine Statistiken über Ausnahmetransporte bzw. Sonntags- und Nachtfahrten erstellt wurden, obwohl der Eindruck entstanden sei, dass in den letzten Jahren diese Fahrten stetig zugenommen haben. Damit die schleichende Erosion nicht weitergehe, wird eine jährliche Evaluation, die sich einerseits auf die Zahl der Bewilligungen und andererseits auf die effektiv auf den Strassen gezählten Ausnahmen gefordert.

Kontrollaufwand der Polizei nimmt zu, schwierige Ueberprüfbarkeit (was ist unteilbar?)

Namentlich von Seiten der Polizei wird darauf hingewiesen, dass der Aufwandverminderung bei Unternehmen und Verwaltung ein höherer Aufwand der Polizei gegenüber stehe. Die Polizei wird mehr gefordert sein, beurteilen zu müssen, ob Ausnahmetransporte den gesetzlichen Bestimmungen eines bewilligungsfreien Ausnahmetransportes entsprechen oder nicht. Um Missbräuche zu

verhindern, müsse sie ihre Kontrollintensität erhöhen. In diesem Zusammenhang entstehe ein Zusatzaufwand im Bereich Verkehrsüberwachung. Begründung: Die Polizei verfüge nach dem Wegfall der Bewilligungspflicht über keine Informationen betreffend Ziele, Quellen und Routenwahl von Ausnahmetransporten. Vor allem im Bereich der kommunalen Strassennetze dürfte in erheblichem Mass mit zusätzlichem Kontrollaufwand zu rechnen sein.

Ausnahmetransporte dürfen nicht gratis sein

Die Revision wolle nicht nur eine administrative Entlastung, sondern schaffe mit der Bewilligungspflicht gleich auch die Gebühren ab. Rechne man für jede Bewilligung eine Gebühr von CHF 50.- ergäbe sich eine Entlastung des Gewerbes von rund CHF 2 Mio.

Wo Bewilligungsabläufe reiner Leerlauf seien, sollen sie durch andere Massnahmen ersetzt werden, die für Transporteure wie für die Ämter den Aufwand senken können. Aber die Beanspruchung von Ausnahmerechten und die übermässige Belastung der Infrastrukturen dürfe nicht gratis sein. Der Revisionsvorschlag brächte einen unerwünschten Wettbewerbsvorteil des Strassentransportes gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Überbeanspruchungen gratis zu erlauben, widerspricht auch der Idee der „leistungsabhängigen“ Schwerverkehrsabgabe.

Die Kosten für den Transporteur dürfen nicht sinken. Die Gebühr soll einerseits den Sondernutzen an der Strasse und deren stärkere Belastung (Abnutzung, Schäden) abgelden und andererseits einen Beitrag an die Kontrolle leisten (generell Kontrolle, ob die Ausnahmefahrten nicht das erträgliche Mass überschreiten, ob gewisse Branchen ‚überborden‘, Kontrolle der einzelnen Fahrzeuge auf Einhaltung der Richtlinien).

Deshalb dürfen die Bewilligungspflichten nicht ersatzlos gestrichen, sondern durch eine gebührenpflichtige Meldepflicht ersetzt werden. Ausnahmefahrten sollen vorgängig gemeldet und eine Gebühr für Administration, Kontrolle und Sonderbeanspruchung der öffentlichen Infrastruktur bezahlt werden. Meldung und Zahlung sind heute durch Internet einfach und billig machbar. So wäre administrativ allen gedient, die betroffenen Behörden hätten dennoch die Informationen und man wüsste, wie sich die Ausnahmetransporte zahlen- und branchenmässig entwickeln.

III. Zusammenzug der Anhörungsergebnisse.

Die detaillierte Liste der eingegangenen Stellungnahmen von Kantonen, Bundesstellen, Verbänden, Organisationen und anderen Interessengruppen sowie die im vorliegenden Bericht verwendeten Abkürzungen finden sich nachfolgend.

Die Meinungsäusserungen sind stark gekürzt, auf das Wesentliche beschränkt und, wo möglich, in der Originalsprache wiedergegeben. Sinngemässe Anträge und Bemerkungen wurden zusammengefasst.

Legende

* = Vernehmlassende Stelle hat Bemerkungen/Kommentare

[...] = Vernehmlassende Stelle

- befürwortet Revision nur teilweise (entweder Aufhebung der Bewilligungspflicht für Ausnahmetransporte oder für Sonntags- und Nachtfahrten)
oder
- nimmt zu einem bestimmten Punkt nicht zweifelsfrei Stellung

Verzicht auf Stellungnahme / Keine Bemerkungen:		
00	Polizei	STAPO ZH, STAPO BE, KAPO AG
00	Kantone	GE
00	Übrige kant. Stellen	SIST NE, TBA ZG, TBA UR, TBA TI
00	Übrige Stellen	BPUK, CH-Gemeindeverband, VSR, SVLT, SBV (Bauern)
Bemerkungen:		
Zustimmende Stellungnahmen (z. T. mit weiteren Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen):		
00	Polizei	KAPO LU*, KAPO NW*, KAPO AI*, KAPO OW*, SH PO*,
00	Kantone	SO (Dep. I)*, SO (Dep. Bau), [SZ*], [BE*], [AG*], FR*, AR*, TG*, SH*, SG*, [ZH*]
00	Übrige kant. Stellen	COCRBT*, asa*, [TBA BE*], TBA SG*, SVA UR*, SVA TI*, SVA VS*, SVA SH*, [ACVS*]
00	Übrige Stellen	bfu*, TCS*, SBV*, ASTAG*, VöV*, CH-Presse*, CH-Städteverband*, Centre Patronal*, GastroSuisse*, FRS*, SGV*, swisscofel*, BUL, AGVS*, LRS*,
Bemerkungen:		
KAPO LU	Im Grundsatz finden wir die Harmonisierung im Bewilligungswesen für Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge, sowie für Sonntags- und Nachtfahrten sinnvoll und gut. Es vereinfacht für die Unternehmen, wie auch für die lokalen Behörden die Abläufe und reduziert deren Aufwendungen. <i>(Vgl. weitere Bemerkungen bei den einzelnen Bestimmungen).</i>	
KAPO NW	Grundsätzlich beurteilen wir die vorgeschlagenen Änderungen als zweckmässig. Insbesondere die Vereinfachung der bisherigen Handhabung, welche in Bezug auf die Bewilligungspflicht für die verschiedenen Ämter und für die Transportunternehmungen den Verwaltungsaufwand verringert, aber auch für die Polizei Erleichterungen und freie Kapazitäten bringt (Wegfall Begleit von Ausnahmetransporten), scheint uns sinnvoll. Wir begrüßen ebenfalls, dass die Ausnahmen des Sonntags- und Nachtfahrverbotes erweitert und ergänzt worden sind. <i>(Vgl. weitere Bemerkungen bei den einzelnen Bestimmungen).</i>	
bfu	Das Studium der Anhörungsunterlagen hat uns zum Schluss geführt, dass die vorgeschlagenen Änderungen wohl keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit, sondern nur Verbesserungen im Sinne von Entlastungen für die Transportunternehmen und die Bewilligungsbehörden bringen werden. Deshalb begrüßen wir die Änderungen grundsätzlich. Sollten aber die nachträglichen Stichprobenkontrollen aufzeigen, dass durch diese Neuregelung die Verkehrssicherheit gleichwohl verschlechtert wird, müsste dann die Situation neu analysiert und gegebenenfalls adäquate Massnahmen getroffen werden.	
TCS	Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer à ce sujet et vous communiquons que le TCS approuve ce projet, dans la mesure où la modification : - est propre à réduire la charge administrative et financière des transporteurs ; - n'engendrera pas d'augmentation de ce type de transports (spéciaux/nuit/dimanche) ; - devrait donc être sans incidence sur la sécurité routière.	
COCRBT	<i>Vgl. bei den einzelnen Bestimmungen.</i>	
SBV	Der SBV begrüsst es, wenn künftig gewisse Transporte nicht mehr als "Ausnahmetransporte" gelten; dies betrifft insbesondere Transporte mit sog. "unteilbarem Ladegut", wie Baumaschinen bis zu einer Breite von 3 Metern.	
SBB	Die SBB hat die Änderungen der VRV mit dem Ergebnis analysiert, dass die Abänderung der Verkehrsregelnverordnung keine grosse Veränderung des bestehenden materiellen Rechts zur Folge hat. Da die Bewilligungsbehörde keine inhaltliche Überprüfung vornimmt, handelt es sich bei der Erteilung von Bewilligungen um rein formale Akte. Somit stellt die Neufassung der Art. 78 - 83 VRV und der Art. 91 - 93 VRV grundsätzlich keine Aushöhlung des geltenden Rechts dar, sondern hat lediglich eine Verminderung des Verwaltungsaufwandes zur Folge. Für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs ist absolut zentral, dass es zu keinerlei Aushöhlung der Rechtsgrundlage in diesem Bereich kommt, da bei einem allfälligen Abwandern von Kunden auf die Strasse der Betrieb des flächendeckenden Wagenladungsverkehrsnetzes zusätzlich	

	<p>gefährdet würde.</p> <p>Aus Sicht der SBB ist von elementarer Bedeutung, dass die Kontrollen zur Einhaltung des Nachtfahrverbotes konsequent und vermehrt durchgeführt werden. Zu diesem Zweck beantragt die SBB, dass der Bund jährlich eine Übersicht über die von den Kantonen erteilten Bewilligungen veröffentlicht. Nur so kann sichergestellt werden, dass mit der Änderung der VRV das materielle Recht in der Realität nicht doch aufgeweicht wird. Der Bund kann auch zur Kenntnis nehmen, dass es auch im Eisenbahnwesen noch genügend Bereiche gibt, in denen man Verfahrensvereinfachungen umsetzen müsste.</p>
SO (Dep. I)	<p>Wir danken Ihnen für die Einladung gemäss Ihrem Schreiben vom 21. Dezember 2007 zur Stellungnahme in der eingangs erwähnten Angelegenheit. Namens und im Auftrag des Regierungsrates teilen wir Ihnen mit, dass wir mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden sind. Wir begrüssen alle Schritte, die im Vollzug zu administrativen Vereinfachungen führen. Mit Blick auf die Kontrollen vor Ort (z. B. Autobahn) ist zu überlegen, welche Voraussetzungen an die neu bewilligungsfreien Frachtfahrten mit verderblicher Ware gestellt werden sollen. Es wird für die Polizei nicht nur bei nächtlichen Kontrollen schwierig herauszufinden sein, ob die Ladung tatsächlich zu ¼ aus verderblichen Waren besteht, was neu zum bewilligungsfreien Transport berechtigt. Wir schlagen vor, dass die Transportunternehmen verpflichtet werden, eine entsprechende einfache Erklärung auszustellen (z. B. in Form von Lieferpapieren).</p>
ASTAG, AGVS	<p>Wir sind mit den vorgeschlagenen Änderungen einverstanden ausser mit denjenigen in Artikel 91, Ziffer 7: Die vorgeschlagene Begrenzung auf eine 30-minütige Leerfahrt ist praxisfremd und deshalb nicht einzuführen. Beim reinen Strassentransport muss eine 60-minütige Leerfahrt erlaubt sein, weil diese Zeit in bestimmten Fällen erforderlich ist, um einen zulässigen Abstellplatz zu finden. Beim Kombiverkehr muss eine 90-minütige Leerfahrt erlaubt sein, weil diese Zeit in bestimmten Fällen für den Vor- bzw. Nachlauf erforderlich ist.</p>
asa, SVA UR, SH PO, SH, SVA SH,	<p>Die asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter ist grundsätzlich für eine Neuregelung und Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge.</p> <p>Zur Vereinfachung und Neuregelung der Sonntag- und Nachtfahrten sehen wir keine Veranlassung uns dazu zu äussern, da dies in erster Linie eine politische Frage ist.</p> <p>Bedenken bestehen unsererseits darin, dass durch die Lockerung in Zukunft Ausnahmetransporte durchgeführt werden, welche in der Praxis eine Herabsetzung der Verkehrssicherheit bringen könnten. Dies aufgrund der Tatsache, dass zum Beispiel alle Fahrzeuge Transporte mit einem unteilbaren Ladegut bis zu 3.00 Meter Breite durchführen dürfen, ohne dass die Bewilligungsbehörden die technischen Voraussetzungen derselben vorgängig überprüfen könnten. Die Polizeiorgane wären vermehrt aufgefordert, Fahrzeuge bezüglich Überbreite, Überlänge und Gewichte zu kontrollieren. Die Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 ist dringend zu aktualisieren, da diese als Grundlage für alle Gesuche benötigt wird. Das Fehlen einer aktuellen Version erschwert seit dem 1.1.2008 die Behandlung der Gesuche, da dem Kunden und der Bewilligungsbehörde inkl. ASTRA und Schadenwehr Gotthard, nicht bekannt ist, ob nun eine National- oder eine Kantonsstrasse befahren wird.</p> <p>Die Regelung der Import-Fahrten, welche durch das ASTRA zu bewilligen sind, befriedigt in grenznahen Gebieten, insbesondere wenn keine NS von einer solchen Fahrt betroffen sind, nicht. Damit in diesem Bereich vernünftige und effiziente Prozesse umgesetzt werden können, wird angeregt, Art. 83 Zuständigkeit dahingehend anzupassen.</p> <p>Bis spätestens zum in Kraft treten der VRV Änderungen muss die Gültigkeit der bisherigen Kreis schreiben überprüft, ggf. aktualisiert bzw. aufgehoben werden.</p> <p><i>(Nachgereichte Bemerkung durch Jwe: "Der Präsident der asa hat mit mir noch telefoniert. Wir dürfen die Stellungnahme unter "zustimmende" Adressaten auflisten. Die Bedenken sind (nur) so zu verstehen, dass die asa eine Prüfung der Begehren erwartet. Für uns heisst das, dass wir bspw. im Antrag an den Bundesrat begründen, inwiefern dem Begehren der Kantone (diejenigen welche das Papier der asa in ihre Stellungnahme übernehmen) mit der Revision Rechnung tragen bzw. warum wir dies nicht tun.)</i></p>
VöV	<p>Als nationaler Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen und des touristischen Verkehrs der Schweiz haben wir der Vereinfachung von administrativen Abläufen nichts entgegenzusetzen. Allerdings befürchten wir, dass die vorgesehene Änderung den Strassentransport begünstigt und die Gefahr in sich birgt, dass mittels Ausnahmebestimmungen die Gewichtslimiten für</p>

	Fahrzeuge (40 Töner) tendenziell ausgehöhlt und somit erhöht werden. Dies ist entscheiden zu verhindern. Wir werden dies deshalb entsprechend kritisch verfolgen.
TBA BE	Wir unterstützen die Überlegungen des Bundes zur Vereinfachung des unternehmerischen Alltags, soweit sie nicht neue, anders gelagerte und schwer steuerbare Nebenwirkungen zur Folge haben und für die Kantone keinen nicht kompensierbaren Finanzbedarf nach sich ziehen. Mit den Änderungsvorschlägen zu Art. 91 - 93 VRV (Sonntags- und Nachtfahrverbot) sind wir einverstanden
CH-Presse	Unser Verband vereinigt als Branchenorganisation die privatwirtschaftlichen Medienunternehmen der Schweiz mit Schwerpunkt Presse. Viele Zeitungs- und Zeitschriftenverlage verfügen über eigene Zustellunternehmen, weshalb unsere Mitglieder auch von der Vorlage betroffen sind. Wir unterstützen die Stossrichtung der Vorlage, nämlich die Aufhebung und Vereinfachung von Bewilligungsverfahren im Strassenverkehr. Wir sind überzeugt, dass sich damit der administrative und finanzielle Aufwand der Unternehmen erheblich reduzieren lässt.
SZ, ZH	Der vorgeschlagenen Vereinfachung des Bewilligungsverfahrens für Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge können wir grundsätzlich zustimmen. Die damit verbundene Reduktion des administrativen und finanziellen Aufwandes bei den Transportunternehmen und Entlastung der Bewilligungsbehörden begrüssen wir. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass der Aufwandsverminderung bei Unternehmen und Verwaltung ein höherer, jedoch machbarer Aufwand der Polizei gegenüber steht, welche ihre Kontrollintensität steigern muss, um Missbräuche zu verhindern. Dem vorgelegten Entwurf zur Revision von Art. 78 - 85 VRV können wir demnach in wesentlichen Teilen zustimmen. Wir regen an, dass im Rahmen dieser Revision der VRV zugleich durch den Bund die Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272) überprüft und aktualisiert wird. Zudem haben wir zur vorgeschlagenen Revision von Art. 78 - 85 VRV folgende Änderungsanträge... <i>(vgl. bei den einzelnen Bestimmungen)</i>
KAPO AI	Wir haben von den Unterlagen Kenntnis genommen und beehren uns, Ihnen mitzuteilen, dass wir grundsätzlich mit den angestrebten Ordnungsänderungen einverstanden sind, zumal diese die Aufwendungen der Strassenverkehrsämter reduzieren und in vielen Punkten für die Kontrolltätigkeit der Polizei eine Erleichterung bringen. Uneinigkeit herrscht lediglich bei den nachfolgenden zwei Punkten, welche wir Ihnen kurz erläutern möchten: Anmerkung zu Art. 78 Bst. d: Für uns ist nicht ganz nachvollziehbar, weshalb auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, das Betriebsgewicht bis 50 Tonnen betragen soll. Wir können uns nicht vorstellen, um was für Güter es sich dabei handeln könnte, da diese ja auch auf irgendeine Weise auf die Autobahn gebracht werden müssten. Hinweis aus der Polizei Praxis bezüglich Art. 81 Abs. 1: Zwei Schaustellerwagen können bewilligt werden, auch wenn die gesetzliche Höchstlänge für Anhängerzüge überschritten wird. Dieser Satz sollte u. E. aus dem Verordnungstext entfernt werden. Nicht selten ist es so, dass Schaustellerfahrzeuge und Schaustelleranhänger in bedenklichen technischen Zuständen sind und somit die Verkehrssicherheit gefährden.
TBA SG	Die Fachleute im Tiefbauamt haben die VRV-Neufassung im Hinblick auf unser Aufgabengebiet studiert und kommen zum Schluss, dass das beabsichtigte Verfahren dem heutigen Gebrauch entspricht.
CH-Städteverband	Der Schweizerische Städteverband hat zur VRV keine Änderungsanträge zu stellen. Es ist uns aber ein Anliegen, auch in diesem Rahmen nochmals explizit darauf hinzuweisen, dass bei sämtlichen Bewilligungen von Gefahrentransporten darauf geachtet werden muss, dass diese nicht durch dicht besiedeltes Gebiet führen.
BE	Die Überlegungen des Bundes zur „Vereinfachung des unternehmerischen Alltags“ finden unsere grundsätzliche Unterstützung. Mit den Änderungsvorschlägen zu Art. 91 bis 93 VRV (Sonntags- und Nachtfahrverbot) können wir uns deshalb im Wesentlichen einverstanden erklären.
Centre Patronal	En premier lieu, nous ne pouvons qu'encourager la Confédération à prendre des mesures qui visent à rationaliser les procédures administratives dans le cadre de l'octroi d'autorisations de transport. C'est un objectif constructif qui permet aux acteurs concernés (autorités fédérales et cantonales, ainsi que transporteurs) de se concentrer sur des tâches d'un intérêt manifestement plus important. Le projet qui nous est soumis correspond parfaitement à cette démarche et nous ne pouvons donc que le soutenir. Nous constatons par ailleurs qu'aucune information n'est fournie sur l'entrée en vigueur de ces

	<p>éventuelles modifications, ce qui est regrettable. Nous supposons dès lors qu'elles pourraient être applicables très rapidement, ce qui serait positif, pour autant que les autorités de contrôle soient parfaitement informées. Nonobstant ces quelques remarques, et comme déjà indiqué précédemment, nous soutenons la présente révision.</p>
AG	<p>Der vorgeschlagene Vereinfachung des Bewilligungsverfahrens für Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge mit der damit verbundenen Reduktion des Aufwandes bei den Transportunternehmen begrüße ich.</p>
KAPO OW	<p>1. Zielsetzung In der bundesrätlichen Botschaft zum Bundesgesetz über die Aufhebung und Vereinfachung von Bewilligungsverfahren geht es nicht nur um die „Vereinfachung des unternehmerischen Alltags“, sondern auch um die Entlastung der Gesamtverwaltung. In diesem Sinne ist die Revision zu begrüßen.</p> <p>2. Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte Die Bewilligungserleichterung gemäss Art. 78 Abs. 1 beeinflusst weder die Verkehrssicherheit noch die Tätigkeit der Polizei negativ. Die bisherige Bewilligungspflicht führte zu keiner Überprüfung der technischen Anforderungen des eingesetzten Fahrzeuges noch der fahrerischen Qualitäten des entsprechenden Fahrzeugführers. Die Gesamtverantwortung liegt auch weiterhin beim jeweiligen Fahrzeughalter bzw. Fahrzeugführer. Die Regelung über die Markierung der Überhänge, die Verwendung des Gefahrenlichtes, der Ladungssicherung etc. bleiben unverändert bestehen. Zu den Änderungen des Art. 79 bis 85 sind keine Ergänzungen nötig.</p> <p>3. Sonntags- und Nachtfahrverbot Art. 91 Abs. 7 kann durch die Polizei nicht oder nur schwer überprüft werden. Die Erfahrung zeigt, dass mit dieser Ausnahme die Abgrenzung zur Legalität verwässert wird. Aus Sicht der Polizei macht es keinen Sinn, eine Ausnahme weiter auszubauen, welche weder begründbar noch überprüfbar ist.</p>
SVA TI	<p>Di principio siamo favorevoli alla semplificazione proposta delle norme concernenti i trasporti speciali e il divieto di circolare la notte e i giorni festivi, soprattutto perché rappresenta un'importante facilitazione per le imprese che sono attive in questo settore (procedure più semplici e rapide e minori costi).</p> <p>Riteniamo giusto far presente che, contrariamente a quanto riportato nelle spiegazioni (doc. 2, pto 1, 3° cpv), le amministrazioni cantonali non saranno sgravate nella loro attività: infatti ad una indubbia riduzione delle pratiche per le autorità che si occupano del rilascio dei permessi speciali (attività sottoposta a tassa!) corrisponderà un altrettanto chiaro aumento dei compiti per le polizie cantonali (senza la possibilità di percepire tassa alcuna!).</p> <p>Invitiamo inoltre l'Ufficio federale delle strade a voler porre particolare attenzione ai seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in futuro ogni ditta potrà effettuare trasporti speciali, nei limiti dell'art. 78 ONC, senza che l'autorità cantonale abbia potuto verificare le loro competenze in materia e soprattutto l'idoneità del veicolo. - l'aumento dei casi a cui il divieto notturno e festivo non si applica e le maggiori possibilità di viaggi a vuoto, renderà di fatto molto più difficile l'attività di controllo da parte della polizia. Ciò potrebbe invogliare una parte degli utenti ad essere meno attenti al rispetto delle norme (di conseguenza vi è il rischio concreto che aumentino gli abusi). - la definizione di "un quarto del volume di carico" non è sufficientemente precisa. Approfittiamo dell'occasione per segnalare una fattispecie che è fonte di frequenti problemi e che pertanto merita una regolamentazione più severa: la mancata definizione di una quantità minima da trasportare per essere considerati viaggi non soggetti al divieto notturno e festivo in base all'art. 91 cpv. 4 lett. f-j ONC. <p>Di conseguenza la polizia è sovente confrontata con veicoli che trasportano una quantità molto limitata ad es. di derrate alimentari secondo la lettera g riuscendo così di fatto ad aggirare il divieto di circolazione.</p>
SVA VS	<p>D'une manière générale nous sommes favorable à une simplification des procédures administratives et nous pouvons nous rallier aux mesures proposées.</p> <p>Nous saluons tout particulièrement la modification des dispositions concernant les autorisations pour circuler le dimanche et la nuit. En effet, dans la mesure où les marchandises transportées étaient déterminantes pour l'obtention d'une autorisation, le fait de les mentionner à l'al. 4 de l'article 91 comme exception à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit facilite grandement les démarches, sans dommage pour le trafic routier.</p> <p>En ce qui concerne les transports exceptionnels, la suppression des autorisations prévue à l'art. 78</p>

	<p>reporte sur le détenteur et le conducteur la responsabilité du chargement. Il y a donc un risque potentiel accru pour la sécurité du trafic. Néanmoins avec les contrôles de poids lourds qui seront mis sur pied par la police on peut admettre que ce risque restera dans des proportions raisonnables. Avant l'entrée en vigueur de ces modifications il conviendra toutefois d'adapter l'ordonnance concernant les routes de grand transit et de prévoir les dispositions transitoires nécessaires au passage à la nouvelle réglementation.</p>
GastroSuisse	<p>GastroSuisse, der führende gastgewerbliche Arbeitgeberverband für Hotellerie und Restauration mit mehr als 20'000 Mitgliedern (Hotels, Gasthöfe, Restaurants, Cafés etc.) in allen Landesgegenden, organisiert in 26 Kantonalsektionen und 4 Fachgruppen, begrüsst das Bestreben, im Rahmen der Änderung der Verkehrsregelnverordnung, die Bewilligungsverfahren zu vereinfachen. Diese Neuregelung ist nicht zuletzt aufgrund von gesamtwirtschaftlichen Überlegungen angezeigt, da mit der Vereinfachung bzw. Abschaffung unnötiger Bewilligungsverfahren eine Reduktion des administrativen und finanziellen Aufwandes einhergeht. Insbesondere unterstützt GastroSuisse den Vorschlag, den Transport von Lebensmitteln mit kurzer Verbrauchsfrist zukünftig bewilligungsfrei vom Sonntags- und Nachtfahrverbot auszunehmen.</p>
FR	<p>Nous vous informons que nous saluons, sur le principe, la nouvelle réglementation, dans la mesure où elle vise à simplifier l'octroi d'autorisations pour des transports exceptionnels et des véhicules spéciaux.</p> <p>Le projet d'assouplir à l'avenir les conditions relatives à des transports spéciaux nous fait cependant craindre, dans la pratique, une dégradation de la sécurité routière. En effet, l'exécution de tels transports (comme par exemple lorsqu'il s'agit d'une charge indivisible jusqu'à une largeur de 3 m) sans qu'une appréciation technique n'ait été faite par les autorités délivrant ce genre d'autorisation, peut présenter un certain risque. Les organes de police devront par conséquent procéder à des contrôles plus nombreux des véhicules en circulation dont le chargement dépasse les normes admises relatives à la largeur, la hauteur ou encore le poids.</p> <p>L'ordonnance fédérale concernant les routes de grand transit du 18 décembre 1991 doit être actualisée à bref délai, car elle sert de base à toutes les requêtes. L'indisponibilité d'une version à jour complique depuis le 1er janvier 2008 le traitement des demandes, car ni les clients, ni les autorités d'admission, y compris le contingent du Gothard subordonné à l'OFROU, ne peuvent déterminer si l'itinéraire emprunte une route nationale ou encore une route cantonale. Par ailleurs, la réglementation des courses d'importation, qui sont soumises à une autorisation de l'OFROU, n'est pas judicieuse, en particulier dans les zones proches des frontières, notamment lorsque aucune route nationale n'est empruntée pour de telles courses. L'article 83 de l'ordonnance susmentionnée doit en conséquence être adapté à cet égard. Il importe de pouvoir disposer de processus judiciaires et efficaces en la matière.</p> <p>Enfin, nous adhérons aux propositions de modification de certaines dispositions concernant l'introduction de circuler le dimanche et de nuit.</p>
AR	<p>Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte (Art. 78 - Art. 85): Das Departement Sicherheit und Justiz ist mit der vorgeschlagenen Neuregelung und Vereinfachung grundsätzlich einverstanden. Neu können gewisse Ausnahmetransporte unter den Bedingungen gemäss Art. 78 und Art. 80 VRV bewilligungsfrei durchgeführt werden. Dies macht weitgehend und in den allermeisten Fällen Sinn, fällt doch dabei lediglich der Verwaltungsakt der Bewilligungserteilung weg. Gewisse Bedenken sind u.E. höchstens dahingehend angebracht, dass durch den Wegfall des Erfordernisses einer Bewilligung jegliche Vorgabe der kantonalen Behörden bezüglich Routenwahl und Zeitfenster entfällt. Dies kann im Einzelfall nachteilig sein. Ebenso dürften Polizeiorgane bei der Kontrolltätigkeit vermehrt in die Lage versetzt werden, Fahrzeuge bezüglich ihrer Eignung für den bestimmten Ausnahmetransport beanstanden zu müssen. Diese technischen Voraussetzungen werden bis heute durch die Bewilligungsbehörden überprüft und eine Bewilligung wird gegebenenfalls gar nicht erteilt. Die Anzahl dieser Fälle dürfte allerdings eher gering bleiben, werden Ausnahmetransporte doch in der Regel von versierten Spezialfirmen durchgeführt.</p> <p>Sonntags- und Nachtfahrverbot (Art. 91 - Art. 93): Die Vereinfachung und Neuregelung der Sonntag- und Nachtfahrten ist in erster Linie eine politische Frage. Es ist davon auszugehen, dass mit einer leichten Zunahme der Nacht- und Sonntagsfahrten zu rechnen ist, da die Frage nach der Notwendigkeit einer Nacht- oder Sonntagsfahrt vom Durchführenden ohne Erfordernis einer Bewilligung eher mit ja beantwortet werden dürfte.</p>

	<p>Allgemeines:</p> <p>Die Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 wäre dringend zu aktualisieren, da diese als Grundlage für bewilligungsfreie und bewilligungspflichtige Ausnahmefahrten dient. Bis zum Inkrafttreten der VRV - Änderungen wären verschiedene Kreisschreiben und Weisungen zu überprüfen, gegebenenfalls zu aktualisieren oder aufzuheben.</p>
TG	<p>Wir danken Ihnen für Ihre Vernehmlassungseinladung vom 21. Dezember 2007 zur vorgeschlagenen Revision der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) und teilen Ihnen mit, dass wir grundsätzlich nichts gegen die beabsichtigte Vereinfachung von Bewilligungsverfahren bei Ausnahmetransporten und Sonntags- sowie Nachtfahrverboten einzuwenden haben. Allerdings werden die geplanten Änderungen die polizeiliche Kontrolltätigkeit von Ausnahmetransporten nicht erleichtern. Die Polizei wird vermehrt gefordert sein, beurteilen zu müssen, ob nun der jeweilige Transport effektiv den Bestimmungen eines bewilligungsfreien Ausnahmetransportes entspricht oder nicht. Eine Herabsetzung der Verkehrssicherheit ist somit nicht ganz auszuschliessen. Im Weiteren erachten wir es in diesem Zusammenhang als dringend notwendig, die Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) zu aktualisieren, da diese als Grundlage für die zu prüfenden Gesuche benötigt wird. Das Fehlen einer aktuellen Verordnungsversion erschwert seit dem 1. Januar 2008 die Behandlung der Gesuche, da zur Zeit weder der Kundschaft noch den Bewilligungsbehörden (inkl. ASTRA und Schadenwehr Gotthard) bekannt ist, ob nun eine National- oder eine Kantonsstrasse befahren wird. <i>(Weitere Bem.: vgl. hinten bei den Bestimmungen).</i></p>
FRS	<p>strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann der VRV-Änderung – namentlich der Neufassung von Artikel 78 bis 85 und von Artikel 91 bis 93 VRV – im Grundsatz insofern zustimmen, als die drei nachstehenden Aspekte erreicht bzw. eingehalten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der administrative und finanzielle Aufwand bei den Transportunternehmen muss tatsächlich erheblich reduziert werden können. • Die Ausnahmetransporte und -fahrzeuge sowie die Fahrten an Sonntagen und in der Nacht sollten sich nicht erhöhen. • Die Verkehrssicherheit sollte nicht beeinträchtigt werden. <p>strasseschweiz ist mit der Neufassung der hiervor erwähnten VRV-Artikel mit einer einzigen Ausnahme einverstanden. Diese betrifft Artikel 91 Absatz 7. Die darin vorgeschlagene Begrenzung auf eine 30minütige Leerfahrt, die dem Transport vorangehen oder nachfolgen darf, ist praxisfremd und deshalb nicht einzuführen. Beim reinen Strassentransport muss eine 60minütige Leerfahrt erlaubt sein, weil diese Zeit in bestimmten Fällen benötigt wird, um einen zulässigen Abstellplatz zu finden. Beim Kombiverkehr muss eine 90minütige Leerfahrt erlaubt sein, weil diese Zeit in bestimmten Fällen für den Vor- bzw. Nachlauf erforderlich ist.</p>
SGV	<p>Nos membres approuvent dans la grande majorité les modifications proposées. Redéfinir et simplifier les procédures d'autorisation pour les transports et les véhicules spéciaux sont une démarche manifestement soutenue par nos membres.</p> <p>Une réserve a toutefois été émise s'agissant de l'art. 91 al. 7 : en effet, aucune explication n'est fournie pour justifier la mesure des 30 minutes et son application pourrait s'avérer problématique.</p> <p>Plusieurs questions se posent à ce titre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A quel moment débute la période de 30 minutes ? • Qu'en est-il si l'opérateur se trouve dans un bouchon ou qu'un élément quelconque l'empêche d'atteindre un emplacement autorisé dans le même temps imparti ? • Y a-t'il une marge d'interprétation, et si oui, qui est à même de la définir ? <p>Toutes ces interrogations nous poussent à demander que la mesure proposée soit revue en augmentant le délai des 30 minutes, soit en supprimant ce délai et en le remplaçant par un alinéa plus proche de celui qui est entré en vigueur le 1er janvier 2007 (art. 92, chiffre 6 OCR) et qui mentionne qu'une course à vide est autorisée si elle est nécessaire et inévitable.</p> <p>Nous rappellerons que les transporteurs n'ont aucun intérêt à multiplier les courses à vide, vu les taux importants de la redevance poids lourds liée aux prestations. Lorsqu'ils réalisent de telles courses, ce n'est donc pas par choix, mais par obligation.</p>
swisscofel	<p>Als Verband der direkt betroffenen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandelsfirmen in der Schweiz nehmen wir gerne Stellung zu den vorgeschlagenen Änderungen der STVO. Wir begrüßen die von Ihnen vorgeschlagenen Änderungen der Verkehrsregelnverordnung ausdrücklich. Wir unterstützen und begrüßen insbesondere die vorgesehene Vereinfachung durch den Wegfall der Bewilligungspflicht für die Transporte von verderblichen Lebensmitteln während der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen. Der geplante Wegfall dieser Bewilligungspflicht wird nicht nur die Lebensmittelwirtschaft,</p>

	sondern auch die kantonalen Verwaltungen administrativ massiv entlasten.
LRS	<p>Die vorgesehenen Änderungen der VRV entsprechen unseren Bedürfnissen. Der vorgesehene Verzicht für die beschriebenen Ausnahmetransporte macht durchaus Sinn. Wir sehen dort keine Probleme.</p> <p>Auch der Verzicht auf die Bewilligung von Nacht- und Sonntagsfahrten kann entfallen. Da wir jedoch keineswegs daran interessiert sind, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot weiter aufzuweichen, ist es notwendig, dass die Polizei ihre Kontrollaufgabe nachts und sonntags intensiver und differenzierter wahrnehmen muss. Bisher hat die Polizei meist nur nach der Bewilligung gefragt. Auf eine Kontrolle der transportierten Güter wurde verzichtet. Wenn nun die Bewilligung wegfällt, bedeutet dies umso mehr, dass die Art der Güter geprüft werden muss. Falls die Güter nicht den Vorschriften entsprechen, erwarten wir, dass der Verursacher ermittelt wird (SVG Art. 100). Häufig werden Lastwagen vom Auftraggeber beladen oder vom Fahrer wird von Auftraggebern oder Vorgesetzten erwartet, dass er die Aufträge ausführt. Ebenso stelle sich die Frage, wie eine "Leerfahrt" definiert wird. Reicht eine "Kiste Gurken" von 20 kg auf der Ladefläche um eine Leerfahrt zum Transport zu machen? Auch bisher sind Chauffeure regelmässig vor dieser Frage gestanden. Eine zusätzliche Erklärung, ev. ausserhalb der Verordnung wäre notwendig. Falls die Definition straff ausfällt, sollte die Dauer der Leerfahrt von 30 auf 60 Minuten erweitert werden.</p> <p>Sinn macht zudem die Reduktion der Ausnahme für Post auf das Postgesetz. Da allerdings gleichzeitig eine Revision des Postgesetzes ansteht, ist fraglich, was Art. 2 PG bedeuten wird. Bisher war es für die Polizei nicht einfach, zu bestimmen, was die Post nachts transportieren darf. Grundsätzlich wurde fahren gelassen, was mit Post angeschrieben war. Auch andere Transporteure haben mit der Aufschrift "Die Post" auf ihren Fahrzeugen andere Sendungen transportiert. Die straffere Fassung dieser Ausnahme sollte es den Kontrollorganen erleichtern, für Ordnung zu sorgen.</p> <p>Mit der neuen Fahrlehrerverordnung dürften selbständige Fahrlehrer an Sonn- und Feiertagen Fahrschule auf Gesellschaftswagen erteilen. Dies führt zu wettbewerblichen Problemen unter Fahrlehrern und anderen Schulungsanbietern. Selbständig erwerbende Fahrlehrer dürfen arbeiten, und angestellte Fahrlehrer hingegen nicht. Auch im Hinblick auf die CZV empfehlen wir, Fahrschule an Sonn- und Feiertagen, wie früher zu verbieten.</p>
SG	Die Lockerung der Bewilligungspflicht wird grundsätzlich begrüsst. Es darf aber nicht übersehen werden, dass der Entlastung der Transportunternehmer und Bewilligungsbehörden ein grösserer Aufwand bei den Kontrollorganen gegenübersteht (Ladungskontrollen). Im Zusammenhang mit den vorgesehenen Änderungen drängt sich die dringend erforderliche Aktualisierung der Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) auf. Sodann dürften auch das Kreisschreiben vom 27. Juni 1974 (vgl. Art. 81 Abs. 1 3. Satz) und die weiteren Kreisschreiben zu prüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren sein.
ACVS	Bezugnehmend auf obgenanntes Anhörungsverfahren zur Revision der Verkehrsregelverordnung (VRV) betreffend Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge sowie Sonntags- und Nachtfahrten danke ich Ihnen für die Gelegenheit zur Mitäusserung und erlaube mir, Ihnen in der Beilage die Stellungnahme der ACVS-Mitglieder zukommen zu lassen. Für die Ergebnisse im Einzelnen verweise ich Sie auf das ausgefüllte Detailformular, das ich Ihnen aus Gründen grösstmöglicher Authentizität praktisch unverändert zugehen lasse. Während die vorgeschlagene Vereinfachung in der Administration bei Ausnahmetransporten bei den Polizeikorps grundsätzlich auf Zustimmung stösst, wird die Lockerung des Nacht- und Sonntagsfahrverbots für den Schwerverkehr mehrheitlich aus gewichtigen Gründen abgelehnt.

Ablehnende Stellungnahmen (z. T. mit weiteren Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen):

00	Polizei	KAPO VS*,
00	Kantone	[SZ*], LU (Bau)*, [BE*], LU (Justiz)*, ZG*, [ZH*]
00	Übrige kant. Stellen	[TBA BE*], VSZ OW/NW*, [AG*], [LITRA+Kt. BE*], [ACVS*],
00	Übrige Stellen	Alpen-Initiative*, Pro Velo*, SEV*, Fussverkehr CH*, SGB*, VCS*,

Bemerkungen:

KAPO VS	Le principe de l'autorisation obligatoire pour les véhicules et transports spéciaux circulant sur les routes cantonales et communales doit être maintenu. Pour le canton du Valais, nous devons en effet
---------	--

	<p>tenir compte de la problématique liée au poids (40 T) et à la largeur sur les routes des vallées latérales ainsi que sur certains tronçons hors autoroute.</p>
Alpen-Initiative, VCS	<p>Grundsätzliche Bemerkungen</p> <p>Für die Beurteilung der vorgeschlagenen Änderungen beziehen wir uns auf das Strassenverkehrsgesetz, welches in Artikel 9 Abs. 3 die Grundlage für die Ausnahmeregelungen liefert:</p> <p><i>„Er (der Bundesrat) kann nach Anhören der Kantone Ausnahmen vorsehen für Motorfahrzeuge und Anhänger im Linienverkehr und für solche Fahrzeuge, die wegen ihres besonderen Zweckes unvermeidbar höhere Masse oder Gewichte erfordern. Er umschreibt die Voraussetzungen, unter denen im Einzelfall unumgängliche Fahrten anderer Fahrzeuge mit höheren Massen oder Gewichten bewilligt werden können.“</i></p> <p>Dabei ist als erstes zu berücksichtigen, dass der Bundesrat gar keine Ausnahmen vorsehen muss. Er könnte die Vorgaben bzgl. Massen und Gewicht der Fahrzeuge auch strikt durchziehen. Zum zweiten ist festzuhalten, dass das Gesetz ausdrücklich nur für unvermeidbare Fälle Ausnahmen vorsieht. Dass die Ausnahmen restriktiv gehandhabt werden sollen, geht auch aus den Wörtern „Einzelfall“ und „unumgänglich“ hervor.</p> <p>An diesen Vorgaben haben sich die Formulierungen der Verordnung zu messen. Es ist offensichtlich, dass die grosse Zahl der schon heute gewährten „Ausnahme“-Bewilligungen (70'000 bis 90'000 pro Jahr) dem restriktiven Anspruch des Gesetzes nicht genügen. Sogar der Bundesrat selber stört sich offenbar (gemäss Ihrem Zitat in Kapitel 1 der Vernehmlassungsunterlagen) an der „Diskrepanz zwischen dem Begriff Ausnahme und den Zehntausenden von Bewilligungen pro Jahr“.</p> <p>Was Sie uns nun aber vorschlagen, will nicht die Zahl der Ausnahmen reduzieren, sondern zielt darauf, neue Regelfälle zu schaffen, die nicht mehr bewilligt, sondern nur noch kontrolliert werden müssen. Gerade das wollte der Gesetzgeber aber nicht. Um dem Willen des Gesetzgebers zu entsprechen, müsste vielmehr überlegt werden, wie die VRV so formuliert werden kann, dass die Ausnahmen wirklich Ausnahmen bleiben. Werden die Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen restriktiver formuliert, so könnte der Verwaltungsaufwand durch Reduktion der Zahl reduziert werden.</p> <p>Die Vorschriften über Masse und Gewichte von Fahrzeugen bzw. Transporten haben ihre Begründung in wohlbedachten technischen, finanziellen und Sicherheitsüberlegungen: Die technischen Gegebenheiten wie die Tragfähigkeit von Fahrbahn und Brücken oder die Querschnitte der Strassen begrenzen die Grösse der zulässigen Fahrzeuge. Auch ein guter Verkehrsfluss bedingt ein optimales Verhältnis der Masse von Strasse und Fahrzeug, sonst behindern sich die Fahrzeuge gegenseitig. Steigt die Zahl der grösseren Fahrzeuge, drängt sich über kurz oder lang ein Ausbau der Strassen auf oder es ist eine schnellere Erneuerung nötig - mit entsprechender Kostenfolge für die öffentliche Hand. Übergrosse Fahrzeuge bedeuten auch ein grösseres Unfallrisiko für alle andern Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Für das Sonntags- und Nachtfahrverbot sieht das Gesetz überhaupt keine Ausnahmen vor: „Für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung gilt ein Nachtfahrverbot von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr und ein Sonntagsfahrverbot. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.“ (SVG, Art. 2 Abs. 2)</p> <p>Schon daher ist auch hier die Gewährung von Ausnahmen äusserst restriktiv zu handhaben. Wir stellen allerdings fest, dass auch hier in den letzten Jahrzehnten die Bestimmungen auf Verordnungsstufe immer lockerer und die Ausnahmetatbestände immer zahlreicher wurden - entgegen dem Wortlaut des Gesetzes. Immerhin hat das Parlament erst 1999 mit der Aufnahme der Sperrzeiten ins Strassenverkehrsgesetz die Wichtigkeit des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes bestätigt. Es geht nicht an, dass der Bundesrat auf der Verordnungsstufe den Willen des Gesetzgebers aushebelt.</p> <p>Zwingend zu gewähren sind nur die Ausnahmen, welche in Art. 15 bzw. Anhang 6 des Landverkehrsabkommens mit der UE vom 21.6.99 abschliessend aufgezählt sind.</p>
TBA BE	<p>Die vorgesehenen Neuerungen zu Art. 78 - 85 (Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge) lehnen wir indessen nachdrücklich ab.</p> <p>Ausgangslage</p> <p>70'000 - 90'000 Mal erteilen kantonale Behörden in der Schweiz eine Bewilligung für Überschreitungen der Grenzwerte von der zulässigen Maximallast oder von den maximal zulässigen Abmessungen regulärer Strassenfahrzeuge. Tatsächlich liegt die Zahl der <i>Ausnahmetransporte</i> wesentlich über diesem Bereich, da pro Verwaltungsakt auch <i>Dauerbewilligungen für beliebig häufige Fahrten</i></p>

sowie *Einzelbewilligungen für mehrere bestimmte Fahrten* ausgestellt werden.

Mit diesen Bewilligungen wird ermöglicht, auf öffentlichen Strassen *unteilbare/s Ladegut/güter* zu transportieren. Die Änderung der VRV verfolgt die Absicht, die gängige Bewilligungspraxis aufzuweichen, um ca. die Hälfte der „Verwaltungsakte“ (35'000 - 45'000) pro Jahr einzusparen: Ausnahmetransporte im Sinne von Art. 78 VRV neu sollen auf den Durchgangsstrassen und auf Gemeindestrassen von Ortschaften, die von solchen Strassen berührt sind, ohne Bewilligung verkehren dürfen.

Am 19. Dezember 1979 erliess der Berner Regierungsrat die Verordnung über die Offenhaltung der *Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte*. Für die Ausführung gelten auch die technischen Normen der „VSS Arbeitsgruppe Ausnahmetransporte“. Jeder Kanton führt ein Register und einen dazu gehörenden Plan, in dem alle zu Versorgungsrouten gehörenden Strassen gegliedert nach Typen konkret bezeichnet sind.

Auf solchen Strassen einzuhaltende Werte für *lichte Breite, lichte Höhe, maximale Achslast und maximal zulässiges Gesamtgewicht* liegen über den üblichen Standards für Kantons- und Gemeindestrassen. Es liegt im Interesse der Kantone und Gemeinden, einen möglichst grossen Teil der Ausnahmetransporte und der mit Ausnahmefahrzeugen ausgeführten Transporte auf diesen dazu geeigneten Strassen zu bündeln.

Beurteilung

Mit dem Wegfall der Bewilligungspflicht werden Ausnahmetransporte überall frei verkehren: Ohne vorgeschriebene Routen ist davon auszugehen, dass die Chauffeure künftig die Route primär anhand des Navigationsgerätes suchen, dabei die kürzeste wählen und somit nicht nur auf Durchgangsstrassen anzutreffen sind. Sie werden im Gegenteil auf Strecken verkehren, die sich nicht für Ausnahmetransporte eignen. Ganz abgesehen davon, dass längst nicht alle als Durchgangsstrassen bezeichneten Strassen die erforderlichen Standards für Ausnahmetransporte erfüllen.

Eine Diskussion über die Lockerung oder Neuausrichtung der Bewilligungspflicht für Ausnahmetransporte kann unter diesen Umständen erst geführt werden, wenn

1. entsprechendes Grundlagenmaterial eine umfassende Beurteilung ermöglicht,
2. Instrumente verfügbar sind, die Routenwahl der Ausnahmetransporte auf anderem Weg zu lenken.

Vermisst haben wir im Zusammenhang mit dieser Anhörung Angaben über die Wirkung „bewilligungsbefreiter Ausnahmetransporte“ auf

- die Entwicklung der Anzahl Ausnahmetransporte als Folge der entstehenden Anreize, solche Güter zentral statt dezentral zu produzieren
- zu erwartenden Verlagerungseffekte, z.B. von der Schiene auf die Strasse
- die Verkehrssicherheit (Einfluss auf Überholmanöver, Einfluss auf das Fahrverhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer, Beeinträchtigung der Sicherheit von Fussgängern und Velofahrenden)
- die Dimensionierung der Strassenbauvorhaben und daraus resultierende Mehrkosten im Strassenbau
- auf den baulichen Unterhalt im Bereich Kantons- und Gemeindestrassen (Strassenschultern, Brücken, Stützkonstruktionen)
- den Vollzug (Verkehrsmonitoring, Kontrollen)

Einer Änderung der Regeln über die Zulässigkeit von Ausnahmetransporten könnten wir nur zustimmen, wenn sichergestellt ist, dass weder eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit noch Mehrkosten für Kantone und Gemeinden in den Bereichen Strassenbau-, -betrieb- und -unterhalt zu befürchten sind. Aus diesem Grunde beantragen wir, entsprechende Vorabklärungen durchzuführen, bevor eine Änderung der Bewilligungspraxis erneut zur Diskussion wird. Bereits ohne Lockerung der Bewilligungspraxis lassen sich durch Ausnahmetransporte verursachte, nachteilige Wirkungen, erkennen. Berührt sind die Anzahl solcher Transporte (Verkehrszusammensetzung), die Verkehrssicherheit, die Unterhalts- und Betriebskosten, das Verkehrsmonitoring, der Verkehrsablauf (Verkehrsmanagement) und der Vollzug.

Im Einzelnen halten wir zu oben aufgeführten Stichworten Folgendes fest:

1. Verkehrszusammensetzung

Entgegen den Erläuterungen des Bundes gehen wir davon aus, dass die Zahl der Ausnahmetransporte für die die Bewilligungspflicht aufgehoben werden soll, erheblich zunehmen wird.

Begründung: Als unteilbare Ladung zählen Objekte, deren *Zerlegung und Zusammenbau un-*

zumutbare Kosten verursachen würden. Die heute durch kantonale Behörden vorzunehmende Auslegung dieser Umschreibung wird neu dem Ermessen des Herstellers und des Transporteurs übertragen. Es liegt auf der Hand, dass damit eine noch intensivere Auslegung Platz greift, als dies heute schon der Fall ist. Durch den Wegfall der Transportgebühr und der Möglichkeit zur freien Routenwahl entstehen Anreize für neue Produktionsformen: Anstelle des Zusammenbaus mehrerer Einzelteile am jeweiligen Zielort wird es interessanter sein, in einer zentral gelegenen Montagehalle grössere Einheiten zu produzieren und diese von dort als „unteilbares Ladegut zum Einsatzort zu transportieren. Die *Entlastung der Transporteure von Bewilligungsgebühren* lässt aber auch einen Wettbewerbsvorteil für die Strasse gegenüber der Bahn entstehen, welche aus technischen Gründen einen Teil der *unteilbaren Lasten* gar nicht transportieren kann.

2. Verkehrssicherheit

Entgegen den Erläuterungen des Bundes gehen wir davon aus, dass Ausnahmetransporte die Bestrebungen um Erhöhung der Verkehrssicherheit nachteilig beeinflussen.

Begründung: Eine Untersuchung über die Wirkung von Ausnahmetransporten auf die Verkehrssicherheit, insbesondere der Velofahrer und der Fussgänger, ist uns nicht bekannt. Wir gehen davon aus, dass Ausnahmetransporte die Velofahrer noch mehr an den Rand drücken, als dies ohnehin schon der Fall ist. Während der Inselfahrt beeinträchtigt der Überhang überbreiter Fahrzeuge die Schutzwirkung der Fussgängerschutzinseln insbesondere, wenn für den bewilligungsfreien Transport Fahrzeuge eingesetzt werden, welche die Mindestbreite von 2.5 m unterschreiten. Kantonsstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung erreichen im Kanton Bern mancherorts eine Höchstbreite von 6 m. Auch auf Trottoirs gefährden überbreite Fahrzeuge die Fussgänger. Befürchtet wird zudem, dass Ausnahmetransporte Überholmanöver an Orten provozieren, die dazu nicht geeignet sind.

3. Unterhalts- und Betriebskosten

Ausnahmetransporte verursachen Zusatzkosten beim Unterhalt und Betrieb der Strassen.

Begründung: Bereits heute verursachen Ausnahmetransporte erhebliche zusätzliche Kosten beim Strassenunterhalt. Für Kreuzungsmanöver zwischen einem Ausnahmetransport und einem Lastwagen wird eine Strassenbreite von $B = 6.5$ m, für Kreuzungsmanöver zwischen zwei Ausnahmetransporten eine Breite von mindestens $B = 6.8$ m benötigt. Ein wesentlicher Teil der Durchgangsstrassen im Kanton Bern ist nur sechs Meter oder weniger breit, so dass bei Kreuzungsmanövern eines der erwähnten Fahrzeuge gezwungen ist, auf das angrenzende Bankett oder Trottoir auszuweichen. Die Schäden, die dabei entstehen, sind beträchtlich. Ganz abgesehen davon, dass Fahrzeuge mit schweren Lasten die Lebensdauer der Strassen, insbesondere jedoch der Kunstbauten, in erheblichem Mass herabsetzen. Jede Zunahme der Ausnahmetransporte pro Jahr verursacht neue Kosten beim Unterhalt und beim Betrieb.

4. Verkehrsmonitoring

Mit dem Wegfall der Bewilligungspflicht würde den Kantonen ein wichtiges Instrument der Verkehrslenkung entzogen.

Begründung: Mit der heute bestehenden Regelung, wonach Ausnahmetransporte nur aufgrund einer Bewilligung durchgeführt werden dürfen, ist es möglich, nötigenfalls auf die Routenwahl Einfluss zu nehmen, insbesondere dort, wo es um eine Bewilligung für beliebig häufige Fahrten geht. Weil alle grösseren Ortschaften von einer Durchgangsstrasse berührt sind, gehen wir zudem davon aus, dass nach dem Wegfall der Bewilligungspflicht eine Kanalisierung der Ausnahmetransporte auch auf weiterführenden Gemeindestrassen nicht gewährleistet werden kann.

5. Störungen im Verkehrsablauf / Verkehrsmanagement

Mit dem Wegfall der Bewilligungspflicht ist eine erhebliche Zunahme von Verkehrsstörungen zu erwarten, die durch Ausnahmetransporte verursacht werden.

Begründung: Verkehrsstörungen durch Ausnahmetransporte entstehen in engen Ortsdurchfahrten historisch gewachsener Ortschaften, z.B. Büren a/A, Erlach, Erlenbach, Huttwil, Brienz und viele mehr sowie im Bereich der Knoten, die nicht dazu dimensioniert sind. Sie überschreiten die Grenzen der Zumutbarkeit, wenn solche Transporte während einer Tageszeit mit hoher Verkehrsbelastung erfolgen. Nach dem Wegfall der Bewilligungspflicht für diese Transporte wird es nicht mehr möglich sein, darauf Einfluss zu nehmen, zu welcher Tageszeit Ausnahmetransporte eine kritische Stelle passieren dürfen. Viele Knoten, insbesondere Kreisverkehrsanlagen, sind nicht geeignet, von dreissig Meter langen und 3 Meter breiten Fahrzeugen durchfahren zu werden.

6. Vollzug

Es entsteht ein Zusatzaufwand im Bereich Verkehrsüberwachung.

Begründung: Die Polizei verfügt nach dem Wegfall der Bewilligungspflicht über keine Informationen betr. Ziele, Quellen und Routenwahl von Ausnahmetransporten. Zusatzaufwand entsteht aber auch beim Vollzug der Bestimmung gemäss Art. 78 Abs. 1 Bst. d: *Auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50 t betragen.* Selbst bei stark erhöhtem Kontrollaufwand räumen wir der Durchsetzung dieser Bestimmung geringe

	<p>Chancen ein. Ziele und Quellen von Ausnahmetransporten befinden sich meistens ausserhalb der Autobahnen. Wie soll gewährleistet werden, dass solche Transporte nicht auch über Kantons- und Gemeindestrassen abgewickelt werden? Vor allem im Bereich der kommunalen Strassennetze dürfte in erheblichem Mass mit zusätzlichem Kontrollaufwand zu rechnen sein.</p> <p>Zusammenfassung</p> <p>Den Bestrebungen nach Vereinfachung von Verwaltungsabläufen und des damit verbundenen administrativen Aufwandes sind die Interessen der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbeeinflussung sowie der Bau-, Unterhalts- und Betriebskosten gegenüberzustellen. Zusatzaufwand entsteht auch beim Vollzug. Aufgrund obiger Erwägungen schliessen wir, dass mit dem Wegfall der Bewilligungspflicht für Ausnahmetransporte insgesamt mehr neuer Aufwand entsteht, als dass solcher eingespart werden kann. Bereits heute feststellbare nachteilige Auswirkungen der Ausnahmetransporte legen im Gegenteil nahe, die gängige Bewilligungspraxis zu überprüfen mit dem Ziel, Ausnahmetransporte vermehrt auf so genannten <i>Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte</i> zu bündeln. Wir können der Neufassung der Art. 78 - 85 und Art. 91 - 93 der Verkehrsregelverordnung nicht zustimmen. Wir beantragen, nach Lösungen zu suchen, wie bewilligungsfreie Ausnahmetransporte vermehrt auf Versorgungsrouten gebündelt werden können.</p>
SZ, ZH	<p>Wir lehnen deshalb den gesamten Revisionsvorschlag betreffend Sonntags- und Nachtfahrverbot ab und beantragen die Beibehaltung der jetzigen Regelung von Art. 91 - 93 VRV. (vgl. <i>detaillierte Begründung bei Art. 91</i>).</p>
LU (Bau)	<p>Administrativen Vereinfachungen stehen wir grundsätzlich positiv gegenüber. Das Durchführen von Transporten mit langen, breiten und schweren Fahrzeugen kann der Wirtschaft helfen und ist somit auch im öffentlichen Interesse. Bei der vorgeschlagenen Änderung der VRV sehen wir allerdings gewisse Probleme. Wie Sie richtig feststellen, werden heute viele Ausnahmegewilligungen für überbreite oder überlange Fahrzeuge erteilt, Tendenz steigend. Dennoch ist klar, dass es sich um Ausnahmen handelt. Die Durchführung von überbreiten Transporten ist nach wie vor nicht die Regel und sollte es auch nicht werden. Der Wegfall der Bewilligungspflicht für Transporte mit einer maximalen Breite von 3.0 m oder einer maximalen Länge von 30.0 m, eine unteilbare Ladung vorausgesetzt, wird die Anzahl solcher Transporte nur erhöhen. Das einzige massgebende Kriterium, die unteilbare Ladung, ist geradezu eine Einladung an die Industrie, die Grösse der Produkte den vorgeschlagenen Massen anzupassen. Viele Strassen im Kanton Luzern wurden zu einer Zeit erstellt, als die maximale Fahrzeugbreite noch 2.30 m betrug. Auf diesen Strassen entstehen schon Probleme mit Fahrzeugen mit einer Breite von 2.60 m. Noch breitere Fahrzeuge können nicht mehr kreuzen. Das vorgeschlagene Ausweichen in die Seitenbereiche der Strassen beurteilen wir äusserst kritisch. Im Innerortsbereich bedeutet dies ein Ausweichen auf die Trottoirs, im Ausserortsbereich müssen die Fahrzeuglenker rechtzeitig realisieren, dass ein Kreuzen nur im Schritttempo möglich ist, sofern sie überhaupt ausweichen können. Beides stellt Situationen mit erheblichem Unfallrisiko dar. Auf einigen Strassenabschnitten wird dieses Mass früher oder später zum massgebenden Mass. Die jeweiligen Strassen müssen dann irgendwann entsprechend verbreitert werden, denn es ist keine Kontingentierung der Transporte möglich oder vorgesehen. Die vorgeschlagenen Änderungen werden langfristig dazu führen, dass 3.0 m breite oder 30.0 m lange Transporte tatsächlich keine Ausnahme mehr sein werden. Dies entspricht aber nicht den Zielen des Kantons Luzern. Auch das Netz, in welchem diese Transporte gestattet würden, ist - im Kanton Luzern von 280 km um 26% auf 354 km erweitert - zu gross. Vor allem das Befahren der zum Teil engen Knoten mit 3.0 m breiten oder mit 30 m langen Fahrzeugen wird manche gefährliche Situation herbeiführen.</p>
Pro Velo	<p>Keine Erhöhung der Zahl von Ausnahmetransporten</p> <p>Im Gegensatz zum Wortlaut von Art. 9 Abs. 3 SVG, der von „unvermeidbaren“ Übermassen und „im Einzelfall unumgängliche Fahrten“ spricht, kann bei einem jährlichen Volumen von 70'000 - 90'000 "Ausnahme"transporten längst nicht mehr von einer "Ausnahme" die Rede sein. Die geplante Revision will offensichtlich nicht die Zahl der Ausnahmen reduzieren, sondern diese zum Normalfall machen und bewusst eine weitere Steigerung in Kauf nehmen oder gar fördern. Aus Sicht der Transporteure mag der Wunsch verständlich sein, Transporte effizienter zu machen, indem der einzelne Transport länger, höher, breiter und/oder schwerer sein darf. Im Interesse der Umwelt, der Verkehrssicherheit und zum Schutz der Strasseninfrastruktur und der Gebäude entlang der beanspruchten Strassen müssen solche Transporte auf wirkliche Ausnahmen beschränkt werden. Die hohe Zahl von Bewilligungen und der damit verbundene Verwaltungsaufwand alleine dürfen</p>

nicht Argument sein, diese abzuschaffen, sondern müssten im Gegenteil dazu führen, die Zahl der Ausnahmen und die Durchsetzung des Ausnahmevoraussetzung zu hinterfragen. Ausnahmetransporte müssen die Ausnahme bleiben und die vorliegende Revision muss deshalb das Ziel haben, dem Bundesgesetz Nachachtung zu verschaffen und strengere Bedingungen schaffen, statt sie lascher zu handhaben. Die Vorlage geht zwar davon aus, dass die Transporte ‚identisch‘ bleiben werden. Allein scheint uns das nicht überzeugend: Die Trend läuft umgekehrt, und dadurch, dass die Transporteure neu von Gebühren und Verwaltungsaufwand entlastet und die Bedingungen für Sonntags- und Nachtransporte sogar gelockert werden, wird der Trend noch verstärkt. Auch Durchgangsstrassen sind oft für Velofahrende wichtige Verbindungen, sei es für Schul- und Arbeitswege oder beim Velowandern. Fuss- und Veloverkehr werden durch Ausnahmetransporte hier erheblich belastet und gefährdet. Bei Kreuzungs-, Überhol- und Abbiegemanövern werden Velofahrende durch die übergrossen Fahrzeuge an den Rand gedrängt, und solche Fahrzeuge werden auch als sehr gefährlich und beängstigend empfunden. Radstreifen und Fussgängerbereiche werden durch die übergrossen Fahrzeuge verstärkt in Anspruch genommen. Mit dem Wegfall der Bewilligungspflicht entfällt die Möglichkeit für die Kantone, die Transportrouten zu steuern. Bereits heute ist zu beobachten, dass elektronische Navigationshilfen dem Schwerverkehr Routen empfehlen, die aus baulichen und verkehrsorganisatorischen Gründen völlig ungeeignet sind, was wiederum auch den Langsamverkehr gefährdet. Es kommt hinzu, dass die Start und Ziel von Ausnahmetransporten oft nicht an einer Durchgangsstrasse liegen, so dass auch weitere Strassen betroffen sind. Wir befürchten überdies, dass Durchgangsstrassen ausgebaut werden, um der steigenden Zahl von Ausnahmetransporten gerecht werden zu können. Ein solcher schleichender Ausbau der Infrastruktur geht zu Lasten der Umwelt und allzu häufig zu Lasten des Langsamverkehrs.

Keine Lockerung des Sonntags- und Nachtfahrverbots

Bei näherer Betrachtung wird sichtbar, dass die Vorschriften nicht nur administrativ (Wegfall der Bewilligungspflicht), sondern auch inhaltlich gelockert werden sollen: Für Schnittblumen, Lebensmittel mit Verbrauchsfrist bis 30 Tage, Schlachtvieh, Sportpferde soll neu generell am Sonntag und nachts gefahren werden können; bisher galt die Voraussetzung, dass „die Fahrt ... dringend ist und weder durch organisatorische Massnahmen noch durch die Wahl eines andern Verkehrsmittels vermieden werden kann“. Zusammen mit wegfallenden Bewilligungs- und Gebührenpflicht liegt hier also eine ganz wesentliche für uns nicht begründbare Lockerung vor.

Wir sehen für keine dieser Ausweitungen ein ausreichendes Bedürfnis; vielmehr wird damit Tür und Tor für Forderungen weiterer Branchen geöffnet, für welche Transporte am Sonntag oder Nachts auch bequemer wären für die betrieblichen Abläufe.

Dieser Lockerung können wir nicht zustimmen. Für Velofahrende, namentlich für Radwanderer ist das Sonntagsfahrverbot ein wichtiger Aspekt unserer Verkehrsregeln. Und in der Nacht, wenn die ‚kleinen‘ FussgängerInnen und VelofahrInnen ohnehin oft schlecht gesehen werden, sind Lastwagen eine ernstzunehmende zusätzliche Gefahr, um so mehr, also in der Nacht tendenziell schneller gefahren werden kann.

Ausnahmetransporte dürfen nicht billiger werden: Falsche Anreize

Die Revision will nicht nur eine administrative Entlastung, sondern schafft mit der Bewilligungspflicht gleich auch die Gebühren ab. Rechnet man für jede Bewilligung eine Gebühr von Fr. 50.- ergäbe sich eine Entlastung des Gewerbes von rund Fr. 2 Mio.

Wo Bewilligungsabläufe reiner Leerlauf sind, sollen sie durch andere Massnahmen ersetzt werden, was für Transporteure wie für die Ämter den Aufwand senken kann. Aber die Beanspruchung von Ausnahmerechten und die übermässige Belastung der Infrastrukturen darf nicht gratis sein. Der Revisionsvorschlag brächte einen unerwünschten Wettbewerbsvorteil des Strassentransportes gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Überbeanspruchungen gratis zu erlauben, widerspricht auch der Idee der „leistungsabhängigen“ Schwerverkehrsabgabe.

Während das Gewerbe durch die Änderungen nur profitiert, entstehen der Verwaltung schliesslich auch Nachteile, beispielsweise durch Kontrolle der Ausnahmeberechtigungen oder - wie erwähnt - den Wegfall von Steuerungsmöglichkeiten (zum Beispiel Routenvorgaben).

Die Kosten für den Transporteur dürfen nicht sinken. Die Gebühr soll einerseits den Sondernutzen an der Strasse und deren stärkere Belastung (Abnutzung, Schäden...) abgelten und andererseits

	<p>einen Beitrag an die Kontrolle leisten (generell Kontrolle, ob die Ausnahmefahrten nicht das erträgliche Mass überschreiten, ob gewisse Branchen ‚überborden‘, Kontrolle der einzelnen Fahrzeuge auf Einhaltung der Richtlinien).</p> <p>Deshalb dürfen die Bewilligungspflichten nicht ersatzlos gestrichen, sondern durch eine gebührenpflichtige Meldepflicht ersetzt werden. Ausnahmefahrten sollen vorgängig gemeldet und eine Gebühr für Administration, Kontrolle und Sonderbeanspruchung der öffentlichen Infrastruktur bezahlt werden. Meldung und Zahlung sind heute durch Internet einfach und billig machbar. So wäre administrativ allen gedient, die betroffenen Behörden hätten dennoch die Informationen und man wüsste, wie sich die Ausnahmetransporte zahlen- und branchenmässig entwickeln.</p> <p>FAZIT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wir sind gegen materielle Lockerungen der Sondererlaubnisse. • Wir befürworten zwar administrative Lockerungen, wo Bewilligungen praktisch immer erteilt werden. Die Bewilligungspflicht soll aber nur in eine gebührenpflichtige, elektronische Meldepflicht umgewandelt werden. • Ausnahmeansprüche müssen gebührenpflichtig bleiben: Die Sondernutzung und der Kontrollaufwand sind abzugelten. <p>Die Strafbestimmungen für Verletzung der Meldepflicht oder Überschreitung der zulässigen Masse müssen mindestens so streng sein wie heute.</p>
BE	<p>Die vorgesehenen Neuerungen zu Art. 78 bis 85 VRV (Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge) lehnen wir indessen nachdrücklich ab. Zur näheren Begründung verweisen wir auf Folgendes (<i>vgl. bei den einzelnen Bestimmungen</i>).</p> <p>Fazit: Den Bestrebungen nach Vereinfachung von Verwaltungsabläufen und des damit verbundenen administrativen Aufwandes sind die Interessen der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbeeinflussung sowie der Unterhalts- und Betriebskosten gegenüberzustellen. Zudem entsteht erheblicher Zusatzaufwand im Bereich des Vollzugs. Aufgrund der oben aufgeführten Erwägungen gelangen wir zum Schluss, dass mit dem geplanten weitgehenden Wegfall der Bewilligungspflicht für Ausnahmetransporte insgesamt mehr neuer Aufwand entsteht, als dass solcher eingespart werden kann. Aufgrund bereits heute feststellbarer nachteiliger Auswirkungen der Ausnahmetransporte sollte im Gegenteil angestrebt werden, die gängige Bewilligungspraxis zu überprüfen mit dem Ziel, Ausnahmetransporte vermehrt auf so genannten Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte zu bündeln.</p>
VSZ OW/NW*	<p><i>Grundsätzliches:</i> Das Verkehrssicherheitszentrum OW/NW ist grundsätzlich gegen eine Lockerung der bewilligungsfreien Transporte, wie sie insbesondere in Art. 78 vorgeschlagen werden.</p> <p>Bedenken bestehen darin, dass unqualifizierte Firmen in Zukunft Ausnahmetransporte durchführen, welche die nötigen Voraussetzungen bezüglich Fahrzeuge und Kenntnisse für solche Transporte nicht erfüllen. Mit der Lockerung könnten alle Fahrzeuge Transporte mit einem unteilbaren Ladegut bis zu 3.00 Meter Breite durchführen, ohne dass die Bewilligungsbehörden die technischen Voraussetzungen der Fahrzeuge vorgängig überprüfen könnten. Die Polizeiorgane wären vermehrt angewiesen, Fahrzeuge bezüglich Überbreite, Überlänge und Gewichte zu kontrollieren, ohne Einblick in die technischen Grundlagen der Fahrzeuge zu haben.</p> <p>Die Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 ist dringend zu aktualisieren, da diese als Grundlage für alle Gesuche benötigt wird. Das Fehlen einer aktuellen Version erschwert seit dem 1.1.2008 die Behandlung der Gesuche, da dem Kunden und der Bewilligungsbehörde inkl. ASTRA und Schadenwehr Gotthart, nicht bekannt ob nun eine National- oder eine Kantonsstrasse befahren wird.</p> <p>Auch bei der Handhabung des Sonntagsfahrverbotes ist das VSZ OW/NW grundsätzlich gegen eine Lockerung. Wir sind der Meinung, dass ansonsten sämtliche Transporteure ein Gesuch für die Verlängerung der 30-minütigen Leerfahrt einreichen und somit immer und überall gefahren werden kann. Dies kommt einer Aufhebung des Sonntagsfahrverbotes gleich.</p> <p>Mit der Erwähnung des berufsmässigen Erteilen von Fahrunterricht im Art. 91 haben wir die Möglichkeit wieder eine Vereinheitlichung innerhalb der Kantone zu erreichen. Dieses Verbot wurde in der neuen Fahrlehrerverordnung aufgehoben.</p> <p><i>Sonderbewilligungen für Pistenfahrzeuge:</i> Mit der Ergänzung des Art. 79, Abs 3. hätte die Bewilligungsbehörde die Möglichkeit mittels Eintrag im Fahrzeugausweis keine Dauerbewilligungen mehr ausstellen zu müssen. Dies würde den administrativen Aufwand und die daraus entstehenden Kosten um einiges reduzieren.</p>

AG	<p>Der Vorschlag betreffend Lockerung des Sonntags- und Nachtfahrverbotes wird abgelehnt. Bereits heute nimmt die Anzahl der bewilligten Fahrten des Schwerverkehrs stetig zu und eine weitere Steigerung ist zu entarten. Zwangsläufig würde die vorgeschlagene Lockerung zusätzlichen Schwerverkehr sonntags und nachts generieren. Auf jeden Fall könnte die Entwicklung des Schwerverkehrs mit dem Wegfall der Bewilligungen nicht mehr überprüft werden. Die Gefahr missbräuchlicher Fahrten würde ansteigen. Der damit verbundene Kontrollaufwand wäre nicht zu bewältigen. Im Interesse der Bevölkerung ist dafür Sorge dafür zu tragen, dass der Schwerverkehr sonntags und nachts nicht ein übergrosses Ausmass annimmt. Zudem ergäbe sich eine ungerechtfertigte Bevorzugung bestimmter Branchen, da zur Beförderung von Zirkus-, Schausteller-, Marktfahrer-, Orchester-, Theatermaterial und dergleichen, für Fahrten beim Bau und Unterhalt von Strassen und Gleisanlagen sowie von Werkleitungen wie Strom, Wasser, Telecom-Leitungen und zur Verschiebung von verkehrsstörenden Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten nach wie vor Bewilligungen eingeholt werden müssten. Die vorgeschlagene Lockerung des Nachtfahrverbotes bringt für die bevorzugten Unternehmen nur eine geringfügige Entlastung, die nicht in Relation steht zu den Nachteilen für die Allgemeinheit.</p>
LU (Justiz)	<p>Grundsätzlich unterstützen wir jegliche Vereinfachungen von Abläufen; nur dürfen diese nicht die Verkehrssicherheit tangieren oder die Infrastruktur der Strassen übermässig belasten. Genau dies befürchten wir aber durch den vorgelegten Änderungsentwurf. Das bisherige System hat sich unseres Erachtens bewährt und wir sehen kein Bedürfnis, davon abzuweichen.</p> <p>Eine Lockerung bei den Bewilligungsverfahren könnte sich vor allem negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Dadurch würde die Bewilligungsbehörde einer effizienten Möglichkeit beraubt, die technischen Voraussetzungen der entsprechenden Fahrzeuge zu überprüfen. Unsere Bedenken bestehen hier insbesondere darin, dass unqualifizierte Unternehmen in Zukunft Ausnahmetransporte durchführen, deren Fahrzeuge die nötigen Voraussetzungen nicht erfüllen oder deren Personal nicht über die notwendigen Kenntnisse verfügt. Auch könnten keine Auflagen mehr an Ausnahmebewilligungen geknüpft werden, was sich bisher ebenfalls positiv auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt hat. Es entspricht nämlich nicht der heutigen Praxis, dass Dauerbewilligungen auflagenfrei erteilt werden, wie dies in den Erläuterungen bemerkt wird (Erläuterungen S. 2).</p> <p>Nach unserer Einschätzung dürfte die Anzahl der Transporte mit grösseren Fahrzeugen zunehmen. Zudem wird das Netz, auf welchem entsprechende Fahrzeuge verkehren dürfen, grösser. Deshalb ist neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit auch zu berücksichtigen, dass die vorgesehenen Änderungen mittel- und langfristig grössere Investitionen in die Strasseninfrastruktur verursachen dürften.</p> <p>Zusammenfassend kommen wir zum Schluss, dass die Vorlage zwar den Aufwand bei den Bewilligungsverfahren verringert, aber wesentlich mehr Kontrollen nötig würden, um die Verkehrssicherheit auf dem gleichen Stand halten zu können.</p>
ZG	<p>Wir sind grundsätzlich gegen die vorgeschlagene Änderung von Art. 78 VRV. Die Bedenken bestehen insbesondere darin, dass zukünftig unqualifizierte Firmen, welche nicht die nötigen Voraussetzungen in Bezug auf die Fahrzeuge erfüllen und/oder nicht über die erforderlichen Kenntnisse für solche Transporte verfügen, bewilligungsfreie Ausnahmetransporte tätigen. Gemäss dem geänderten Art. 78 VRV können nämlich sämtliche Fahrzeuge Transporte mit einem unteilbaren Ladegut bis zu 3,00 m Breite durchführen, ohne dass die Bewilligungsbehörde die technischen Voraussetzungen der Fahrzeuge vorgängig überprüfen kann. Dies führt dazu, dass die Zuger Polizei vermehrt Fahrzeuge auf Überbreite, -länge und Gewicht kontrollieren muss.</p> <p>Ausserdem ist es nicht möglich ein Ausnahmefahrzeug mit 50 t Betriebsgewicht ausschliesslich auf der Autobahn verkehren zu lassen (Art. 83 Abs. 4 zweiter Satz VRV). Diese Fahrzeuge müssen nämlich zuerst über andere Strassen auf die Autobahn auffahren und diese dann auch wieder verlassen. Auf diesen anderen Strassen dürften die Fahrzeuge gemäss Art. 83 Abs. 4 erster Satz VRV aber nur mit 44t verkehren. Deshalb ist Art. 83 Abs. 4 zweiter Satz VRV zu streichen.</p>
FER	<p>Notre Fédération se montre très satisfaite de cet allègement administratif accordé aux entreprises de transport que permettra à ces dernières de compenser une partie de la réduction drastique de leurs marges due aux augmentations simultanées du prix du diesel et de la RPLP. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que cette simplification bénéficiera autant aux administrations chargées de délivrer les autorisations qu'aux entreprises.</p> <p>Au vu des chiffres communiqués par l'Administration fédérale en date du 22 février 2008 (cf. pièce</p>

	<p>1) et de l'actualité récente concernant CFF Cargo, il est utile de rappeler que les entreprises du secteur des transports attendent un changement fondamental de la politique actuelle menée par le Conseil fédéral en matière de transports de marchandises; cette politique est inefficace et prétérite grandement les entreprises suisses de transport.</p> <p>Il serait donc absolument inopportun que l'Administration fédérale communique sur le thème de la simplification de la vie des entreprises, tout en voulant d'un autre côté faire le forcing pour introduire une bourse du transit alpin, qui compliquera à tel point l'existence des entreprises que les plus petites d'entre elles seront condamnées à disparaître.</p>
SEV	<p>Wir beziehen uns hier auf Äusserungen des Vereins Alpeninitiative.... (vgl. dort)</p> <p>Schlussbemerkung:</p> <p>Wir werden den Verdacht nicht los, dass in den letzten Jahren die Liste der Ausnahmen von den hier angesprochenen Beschränkungen immer länger geworden ist und folglich auch die Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte bzw. Nacht- und Sonntagsfahrten zugenommen haben. Dieser langsamen Erosion muss Einhalt geboten werden. Deshalb schliessen wir uns der Forderung an, dass jährlich eine Evaluation durchgeführt wird, die sich zum einen auf die Anzahl der Bewilligungen und zum andern auf die effektiv auf den Strassen gezählten Ausnahmen abstützt. Gemäss der Antwort des Bundesrates auf die Interpellation 06.3277 von Ständerat Ernst Leuenberger verfügt die Verwaltung über keine Zahlen über die erteilten Ausnahmegewilligungen zum Sonntags- und Nachtfahrverbot. Es wäre wünschenswert diese Zahlen offen zu legen und jährlich zu präsentieren.</p> <p>Das Sonntags- und Nachtfahrverbot kann mit vielen Argumenten begründet werden. Aus unserer Sicht als grösste Gewerkschaft der Angestellten des öffentlichen Verkehrs zählt aber das Argument „Konkurrenzvorteil gegenüber dem Strassengüterverkehr“ am meisten. Hier besteht der Zusammenhang mit dem Güterverkehrsmarkt auf der Schiene (u. a. SBB Cargo).</p>
Fussverkehr CH	<p>«Fussverkehr Schweiz», der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, bringt die Optik der Zufussgehenden in die Verkehrsplanung ein. Die Organisation besteht seit 1975 und ist ein vom Bund anerkanntes Kompetenzzentrum für den Fussverkehr in Siedlungsgebieten. «Fussverkehr Schweiz» unterstützt Bund, Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des schweizerischen Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG), ist Anwalt der FussgängerInnen, Vordenker und Mitgestalter einer fussgängerfreundlichen Verkehrspolitik.</p> <p>Im Folgenden nehmen wir zur Änderung der Verkehrsregelverordnung Stellung.</p> <p>1. Keine Erhöhung der Zahl von Ausnahmetransporten</p> <p>Im Gegensatz zum Wortlaut von Art. 9 Abs. 3 SVG, der von „unvermeidbaren“ Übermassen und „im Einzelfall unumgängliche Fahrten“ spricht, kann bei einem jährlichen Volumen von 70'000 - 90'000 "Ausnahmetransporten längst nicht mehr von einer "Ausnahme" die Rede sein. Die geplante Revision will offensichtlich nicht die Zahl der Ausnahmen reduzieren, sondern diese zum Normalfall machen und bewusst eine weitere Steigerung in Kauf nehmen oder gar fördern. Aus Sicht der Transporteure mag der Wunsch verständlich sein, Transporte effizienter zu machen, indem der einzelne Transport länger, höher, breiter und/oder schwerer sein darf. Im Interesse der Umwelt, der Verkehrssicherheit und zum Schutz der Strasseninfrastruktur und der Gebäude entlang der beanspruchten Strassen müssen solche Transporte auf wirkliche Ausnahmen beschränkt werden. Die hohe Zahl von Bewilligungen und der damit verbundene Verwaltungsaufwand alleine dürfen nicht Argument sein, diese abzuschaffen, sondern müssten im Gegenteil dazu führen, die Zahl der Ausnahmen und die Durchsetzung des Ausnahmevoraussetzung zu hinterfragen. Ausnahmetransporte müssen die Ausnahme bleiben und die vorliegende Revision muss deshalb das Ziel haben, dem Bundesgesetz Nachachtung zu verschaffen und strengere Bedingungen schaffen, statt sie lascher zu handhaben. Die Vorlage geht zwar davon aus, dass die Transporte ‚identisch‘ bleiben werden. Allein scheint uns das nicht überzeugend: Die Trend läuft umgekehrt, und dadurch, dass die Transporteure neu von Gebühren und Verwaltungsaufwand entlastet und die Bedingungen für Sonntags- und Nachtttransporte sogar gelockert werden, wird der Trend noch verstärkt. Fuss- und Veloverkehr werden durch Ausnahmetransporte erheblich belastet und gefährdet. Bei Kreuzungs-, Überhol- und Abbiegemanövern werden Velofahrende durch die übergrossen Fahrzeuge an den Rand oder gar aufs Trottoir gedrängt, und solche Fahrzeuge werden auch als sehr gefährlich und beängstigend empfunden. Fussgängerbereiche werden durch die übergrossen Fahrzeuge verstärkt in Anspruch genommen. Mit dem Wegfall der Bewilligungspflicht entfällt die Möglichkeit für die Kantone, die Transportrouten zu steuern. Bereits heute ist zu beobachten, dass elektronische Navigationshilfen</p>

dem Schwerverkehr Routen empfehlen, die aus baulichen und verkehrsorganisatorischen Gründen und vor allem bezüglich Verkehrssicherheit völlig ungeeignet sind, was wiederum auch den Fussverkehr gefährdet. Es kommt hinzu, dass die Start und Ziel von Ausnahmetransporten oft nicht an einer Durchgangsstrasse liegen, so dass auch weitere Strassen betroffen sind. Wir befürchten überdies, dass Durchgangsstrassen ausgebaut werden, um der steigenden Zahl von Ausnahmetransporten gerecht werden zu können. Ein solcher schleichender Ausbau der Infrastruktur geht zu Lasten der Umwelt und allzu häufig zu Lasten des Fuss- und Veloverkehrs.

2. Keine Lockerung des Sonntags- und Nachtfahrverbots

Bei näherer Betrachtung wird sichtbar, dass die Vorschriften nicht nur administrativ (Wegfall der Bewilligungspflicht), sondern auch inhaltlich gelockert werden sollen: Für Schnittblumen, Lebensmittel mit Verbrauchsfrist bis 30 Tage, Schlachtvieh, Sportpferde soll neu generell am Sonntag und nachts gefahren werden können; bisher galt die Voraussetzung, dass „die Fahrt ... dringend ist und weder durch organisatorische Massnahmen noch durch die Wahl eines andern Verkehrsmittels vermieden werden kann“. Zusammen mit wegfallenden Bewilligungs- und Gebührenpflicht liegt hier also eine ganz wesentliche für uns nicht begründbare Lockerung vor. Wir sehen für keine dieser Ausweitungen ein ausreichendes Bedürfnis; vielmehr wird damit Tür und Tor für Forderungen weiterer Branchen geöffnet, für welche Transporte am Sonntag oder Nachts auch bequemer wären für die betrieblichen Abläufe. Dieser Lockerung können wir nicht zustimmen. Das Sonntagsfahrverbot ist ein wichtiger Aspekt unserer Verkehrsregeln. Das Nachtfahrverbot für Lastwagen ist aus Sicht der Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Fussgänger und Velofahrende) ein grosser Gewinn. In der Nacht werden diese oft schlecht gesehen werden und bilden eine zusätzliche Gefahr, um so mehr, also in der Nacht aufgrund der tieferen Verkehrsbelastungen tendenziell schneller gefahren wird.

3. Ausnahmetransporte dürfen nicht billiger werden: Falsche Anreize

Die Revision will nicht nur eine administrative Entlastung, sondern schafft mit der Bewilligungspflicht gleich auch die Gebühren ab. Wo Bewilligungsabläufe reiner Leerlauf sind, sollen sie durch andere Massnahmen ersetzt werden, was für Transporteure wie für die Ämter den Aufwand senken kann. Aber die Beanspruchung von Ausnahmerechten und die übermässige Belastung der Infrastrukturen darf nicht gratis sein. Der Revisionsvorschlag brächte einen unerwünschten Wettbewerbsvorteil des Strassentransportes gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Überbeanspruchungen gratis zu erlauben, widerspricht auch der Idee der „leistungsabhängigen“ Schwerverkehrsabgabe. Während das Gewerbe durch die Änderungen nur profitiert, entstehen der Verwaltung schliesslich auch Nachteile, beispielsweise durch Kontrolle der Ausnahmeberechtigungen oder – wie erwähnt - den Wegfall von Steuerungsmöglichkeiten (zum Beispiel Routenvorgaben). Die Kosten für den Transporteur dürfen nicht sinken. Die Gebühr soll einerseits den Sondernutzen an der Strasse und deren stärkere Belastung (Abnutzung, Schäden...) abgeltend und andererseits einen Beitrag an die Kontrolle leisten (generell Kontrolle, ob die Ausnahmefahrten nicht das erträgliche Mass überschreiten, ob gewisse Branchen ‚überborden‘, Kontrolle der einzelnen Fahrzeuge auf Einhaltung der Richtlinien). Deshalb dürfen die Bewilligungspflichten nicht ersatzlos gestrichen, sondern durch eine gebührenpflichtige Meldepflicht ersetzt werden. Ausnahmefahrten sollen vorgängig gemeldet und eine Gebühr für Administration, Kontrolle und Sonderbeanspruchung der öffentlichen Infrastruktur bezahlt werden. Meldung und Zahlung sind heute durch Internet einfach und billig machbar. So wäre administrativ allen gedient, die betroffenen Behörden hätten dennoch die Informationen und man wüsste, wie sich die Ausnahmetransporte zahlen- und branchenmässig entwickeln.

4. Fazit

- Wir sind gegen materielle Lockerungen der Sondererlaubnisse.
- Wir befürworten zwar administrative Lockerungen, wo Bewilligungen praktisch immer erteilt werden. Die Bewilligungspflicht soll aber nur in eine gebührenpflichtige, elektronische Meldepflicht umgewandelt werden.
- Ausnahmeansprüche müssen gebührenpflichtig bleiben: Die Sondernutzung und der Kontrollaufwand sind abzugelten.

Die Strafbestimmungen für Verletzung der Meldepflicht oder Überschreitung der zulässigen Masse müssen mindestens so streng sein wie heute.

LITRA+Kt. BE

Die LITRA lehnt die Neufassung der Artikel 78 - 85 VRV ab und stellt gleichzeitig den Antrag, dass - in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen - nach Lösungen gesucht wird, wie Ausnahmetransporte auf Versorgungsrouten gebündelt werden können.

Wir verweisen dazu auf die detaillierte Stellungnahme der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des

Kantons Bern vom 29. Februar 2008 (siehe Beilage). Die LITRA unterstützt die Ausführungen des Kantons Bern, der wie alle Kantone der Schweiz zu den wichtigen Mitgliedern der LITRA gehört. Grundsätzlich sind den Bestrebungen nach Vereinfachung von Verwaltungsabläufen und des damit verbundenen administrativen Aufwandes die Interessen der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbeeinflussung sowie der Unterhalts- und Betriebskosten gegenüberzustellen. Zudem entsteht Zusatzaufwand im Bereich des Vollzugs. Wie der Kanton Bern sind wir auch zum Schluss gelangt, dass mit dem Wegfall der Bewilligungspflicht für Ausnahmetransporte insgesamt deutlich mehr neuer Aufwand entsteht als eingespart werden kann. Aufgrund bereits heute feststellbarer nachteiliger Auswirkungen der Ausnahmetransporte muss im Gegenteil angestrebt werden, die gängige Bewilligungspraxis zu überprüfen mit dem Ziel, Ausnahmetransporte vermehrt auf so genannten Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte zu bündeln.

Kanton Bern (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion) an LITRA:

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens. Wir lehnen die vorgesehenen Neuerungen aus folgenden Gründen ab:

Grundsätzliches

Der Kanton Bern führt, wie die andern Kantone auch, ein Register und einen dazugehörenden Plan, in dem alle zu Versorgungsrouten gehörenden Strassen nach Typen gegliedert sind. Massgebend ist dabei die Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte vom 19. Dezember 1979. Berücksichtigt werden ausserdem die technischen Normalien der VSS Arbeitsgruppe „Ausnahmetransporte“.

Die auf solchen Strassen einzuhaltenden Werte für lichte Breite, lichte Höhe, maximale Achslast und maximal zulässiges Gesamtgewicht liegen über den sonst üblichen Standards für Kantons- und Gemeindestrassen. Es liegt deshalb im Interesse der Kantone und Gemeinden, einen möglichst grossen Teil der Ausnahmetransporte und der mit Ausnahmefahrzeugen durchgeführten Transporte auf diesen dazu geeigneten Strassen zu bündeln. Mit dem Wegfall der Bewilligungspflicht für Ausnahmetransporte würde somit für die Betreiber der Kantons- und Gemeindestrassen die Möglichkeit entfallen, auf die Routenwahl der Ausnahmetransporte Einfluss zu nehmen.

Die folgenden detaillierten Ausführungen gliedern sich wie folgt:

- 1 Verkehrszusammensetzung
- 2 Verkehrssicherheit
- 3 Unterhalts- und Betriebskosten
- 4 Verkehrsmonitoring
- 5 Störungen im Verkehrsablauf / Verkehrsmanagement
- 6 Vollzug

1 Verkehrszusammensetzung

Entgegen den Erläuterungen des Bundes geht der Kanton Bern davon aus, dass mit der Aufhebung der Bewilligungspflicht die Zahl der Ausnahmetransporte erheblich zunehmen würde. Begründung: Als unteilbare Ladung zählen Objekte, deren Zerlegung und Zusammenbau unzumutbare Kosten verursachen würden. Die heute durch kantonale Behörden vorzunehmende Auslegung dieser Umschreibung wird neu dem Ermessen des Herstellers und des Transporteurs übertragen. Es liegt auf der Hand, dass damit eine noch intensivere Auslegung Platz greift, als dies heute schon der Fall ist. Durch den Wegfall der Transportgebühr und der Möglichkeit zur freien Routenwahl entstehen Anreize für neue Produktionsformen: Anstelle des Zusammenbaus mehrerer Einzelteile am jeweiligen Zielort wird es interessanter sein, in einer zentral gelegenen Montagehalle grössere Einheiten zu produzieren und diese von dort als unteilbares Ladegut zum Einsatzort zu transportieren.

Die Entlastung der Transporteure von Bewilligungsgebühren lässt aber auch einen unerwünschten weiteren Wettbewerbsvorteil für die Strasse gegenüber der Bahn entstehen, welche „unteilbare Lasten“ aus technischen Gründen zum Teil schlechter oder gar nicht transportieren kann.

2 Verkehrssicherheit

Entgegen den Erläuterungen des Bundes geht der Kanton Bern davon aus, dass Ausnahmetransporte die Bestrebungen um Erhöhung der Verkehrssicherheit nachteilig beeinflussen. Begründung: Eine Untersuchung über die Wirkung von Ausnahmetransporten auf die Verkehrssicherheit, insbesondere der Velofahrer und der Fussgänger, ist uns nicht bekannt. Wir gehen davon aus, dass Aus-

nahmetransporte die Velofahrer noch mehr an den Rand drücken, als dies ohnehin schon der Fall ist. Während der Inseldurchfahrt beeinträchtigen Ausnahmetransporte die Schutzwirkung der Fussgängerschutzinseln. Kantonsstrassen gemäss Durchgangsstrassenverordnung erreichen im Kanton Bern mancherorts eine Höchstbreite von 6 m. Auf den in diesen Fällen oftmals nur 1.5 m breiten Trottoirs gefährden Ausnahmetransporte die Fussgänger auf dem Trottoir.

3 Unterhalts- und Betriebskosten

Ausnahmetransporte verursachen Zusatzkosten beim Unterhalt und Betrieb der Strassen. Begründung: Bereits heute verursachen Ausnahmetransporte erhebliche zusätzliche Kosten beim Strassenunterhalt. Für Kreuzungsmanöver zwischen einem Ausnahmetransport und einem Lastwagen wird eine Strassenbreite von 6.5 m, für Kreuzungsmanöver zwischen zwei Ausnahmetransporten eine Breite von mindestens 6.8 m benötigt. Ein wesentlicher Teil der Durchgangsstrassen im Kanton Bern ist jedoch nur sechs Meter oder weniger breit, so dass bei Kreuzungsmanövern eines der erwähnten Fahrzeuge gezwungen ist, auf das angrenzende Bankett oder Trottoir auszuweichen. Die Schäden, die dabei entstehen, sind beträchtlich. Ganz abgesehen davon, dass Fahrzeuge mit schweren Lasten die Lebensdauer der Strassen, insbesondere jedoch der Kunstbauten, in erheblichem Mass herabsetzen. Jede Zunahme der Anzahl Ausnahmetransporte pro Jahr verursacht neue Kosten beim Unterhalt und Betrieb.

4 Verkehrsmonitoring

Mit dem Wegfall der Bewilligungspflicht würde den Kantonen ein wichtiges Instrument der Verkehrslenkung entzogen. Begründung: Mit der heute bestehenden Regelung, wonach Ausnahmetransporte nur aufgrund einer Bewilligung durchgeführt werden dürfen, ist es möglich, nötigenfalls auf die Routenwahl Einfluss zu nehmen, insbesondere dort, wo es um eine Bewilligung für beliebig häufige Fahrten geht. Weil alle grösseren Ortschaften von einer Durchgangsstrasse berührt sind, gehen wir zudem davon aus, dass nach dem Wegfall der Bewilligungspflicht eine Kanalisierung der Ausnahmetransporte auch auf weiterführenden Gemeindestrassen nicht mehr gewährleistet wäre.

5 Störungen im Verkehrsablauf / Verkehrsmanagement

Mit dem Wegfall der Bewilligungspflicht ist eine erhebliche Zunahme von Verkehrsstörungen zu erwarten, die durch Ausnahmetransporte verursacht werden. Begründung: Verkehrsstörungen durch Ausnahmetransporte entstehen vorwiegend in den engen Ortsdurchfahrten historisch gewachsener Ortschaften, zum Beispiel Büren an der Aare, Erlach, Erlenbach, Huttwil, Brienz und viele mehr. Es überschreitet die Grenzen der Zumutbarkeit, wenn solche Transporte während einer Tageszeit mit hoher Verkehrsbelastung erfolgen. Nach dem Wegfall der Bewilligungspflicht für diese Transporte wird es nicht mehr möglich sein, darauf Einfluss zu nehmen, zu welcher Tageszeit Ausnahmetransporte eine kritische Stelle passieren dürfen.

6 Vollzug

Es entsteht ein Zusatzaufwand im Bereich Verkehrsüberwachung. Begründung: Die Polizei verfügt nach dem Wegfall der Bewilligungspflicht über keine Informationen betreffend Ziele, Quellen und Routenwahl von Ausnahmetransporten. Zusatzaufwand entsteht aber auch beim Vollzug der Bestimmung gemäss Artikel 78 Absatz 1 Buchstabe d: Auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50 t betragen. Selbst bei stark erhöhtem Kontrollaufwand ist die Durchsetzung dieser Bestimmung kaum möglich. Ziele und Quellen von Ausnahmetransporten befinden sich meistens ausserhalb der Autobahnen. Wie soll gewährleistet werden, dass solche Transporte nicht auch über Kantons- und Gemeindestrassen abgewickelt werden? Vor allem im Bereich der kommunalen Strassennetze dürfte in erheblichem Mass mit zusätzlichem Kontrollaufwand zu rechnen sein.

Zusammenfassung

Den Bestrebungen nach Vereinfachung von Verwaltungsabläufen und des damit verbundenen administrativen Aufwandes sind die Interessen der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbeeinflussung sowie der Unterhalts- und Betriebskosten gegenüberzustellen. Zudem entsteht Zusatzaufwand im Bereich des Vollzugs. Aufgrund der oben aufgeführten Erwägungen gelangt der Kanton Bern zum Schluss, dass mit dem Wegfall der Bewilligungspflicht für Ausnahmetransporte insgesamt deutlich mehr neuer Aufwand entsteht als eingespart werden kann. Aufgrund bereits heute feststellbarer nachteiliger Auswirkungen der Ausnahmetransporte muss im Gegenteil angestrebt werden, die gängige Bewilligungspraxis zu überprüfen mit dem Ziel, Ausnahmetransporte vermehrt auf so genannten Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte zu bündeln.

Antrag: LITRA lehnt in seiner Stellungnahme an das UVEK die Neufassung der Artikel 78 -

	<p><i>85 VRV ab und stellt gleichzeitig den Antrag, dass nach Lösungen gesucht werden soll, wie Ausnahmetransporte auf Versorgungsrouten gebündelt werden können.</i></p>
<p>SGB</p>	<p>Grundlage für die Beurteilung der vorgeschlagenen Änderungen ist das Strassenverkehrsgesetz, Artikel 9 Absatz 3: Der Bundesrat kann, muss aber keine Ausnahmen vorsehen. Der Gesetzgeber hat mit den Formulierungen „besondere Zwecke“, „unvermeidbar“ und „im Einzelfall unumgängliche Fahrten“ seinen Willen bekräftigt, allfällige Ausnahmegewilligungen sehr restriktiv zu handhaben. Der Bundesrat ist gehalten, sich für die VRV-Änderungsvorschläge an diese gesetzgeberischen Vorgaben zu halten. Die heutige Praxis mit 70'000 bis 90'000 „Ausnahmegewilligungen“ pro Jahr hält sich keineswegs an die Vorgaben des Gesetzgebers. Der VRV-Änderungsvorschlag zielt aber nicht darauf ab, diese viel zu hohe Zahl von Ausnahmen zu reduzieren, sondern im Gegenteil sie zum Regelfall zu erheben und sie nur noch zu kontrollieren. Dies widerspricht dem Willen des Gesetzgebers. Wir erwarten deshalb, dass die Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen restriktiv formuliert werden. Für uns von besonderer Bedeutung ist die Tatsache, dass für das Sonntags- und Nachtfahrverbot das Gesetz keine Ausnahmen vorsieht: „Für schwere Motorwagen zur Güterbeförderung gilt ein Nachtfahrverbot von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr und ein Sonntagsfahrverbot. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.“ (SVG, Art. 2 Abs. 2).</p> <p>Die Gewährung von Ausnahmen ist daher äusserst restriktiv zu handhaben. Die heutige Praxis missachtet aber auch diesen gesetzgeberischen Willen, obwohl das Parlament erst 1999 diese Sperrzeiten im SVG bestätigt hat. Der Bundesrat hat hier keinen Spielraum auf Verordnungsstufe. Zwingend zu gewähren sind nur die Ausnahmen, welche in Artikel 15 bzw. Anhang 6 des Landverkehrsabkommens mit der EU vom 21.6.99 abschliessend aufgezählt sind.</p> <p>Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte <i>Artikel 78 Bewilligungsfreie Ausnahmetransporte</i> Die Kriterien der Buchstaben b, c und d von Absatz 1 sind eindeutig. Der Begriff des „unteilbaren Ladeguts“ (Buchstabe a) ist jedoch erklärungsbedürftig (vgl. Anmerkungen zu Art. 80). Wir lehnen deshalb die Schaffung einer Kategorie von bewilligungsfreien Ausnahmetransporten ab. <i>Artikel 79 Bewilligungspflichtige Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge</i> Dieser Artikel ist mit konkreten Grenzmassstäben zu ergänzen. <i>Artikel 80 Unteilbare Ladung</i> Wegen der Ungeklärtheit des Begriffs werden die Transportunternehmen noch willkürlichere Interpretationen vornehmen als es bisher bereits die Kantone taten. Die Kontrollen werden dadurch keinen geringeren Verwaltungsaufwand verursachen. <i>Artikel 81 Bedingungen für Ausnahmeanhänger</i> Es fehlen die Kriterien für die Beurteilung eines „begründeten Falles“. <i>Artikel 83 Zuständigkeit</i> Vorschlag: Einführen einer Informationspflicht, um den Verwaltungsaufwand zu reduzieren. Die Information aller zuständigen Stellen könnte über eine vom ASTRA geführte und allen Kantonen zugänglichen Datenbank erfolgen.</p> <p>Sonntags- und Nachtfahrverbot <i>Artikel 91 Grundsatz</i> Satz 2 von Absatz 1 schafft eine unübersichtliche Situation. Vorschlag: Streichung von Satz 2. Absatz 2 ist überflüssig, da die Sperrzeiten im Strassenverkehrsgesetz stehen. <i>Artikel 91 Absatz 4 Buchstabe f (neu)</i> Vom Sonntags- und Nachtfahrverbot sind ausgenommen: f. Fahrten, die die Anbieterin von Postdiensten im Rahmen der Grundversorgung bzw. Universaldienstpflicht ausführt. Begründung: a) Zurzeit befinden sich das Postgesetz und das Postorganisationsgesetz in Vernehmlassung. Die Vernehmlassungsvorlage sieht vor, dass nach einer Übergangsfrist von fünf Jahren die Grundversorgungskonzession ausgeschrieben wird und sich die Anbieter/innen von Postdiensten um diese Konzession bewerben können. Im Hinblick auf eine absehbare Gesetzesänderung sollte Artikel 91, Abs. 4, lit. f neutral bzw. ohne Nennung eines Firmennamens formuliert werden. b) Der SGB begrüsst, dass nicht alle Anbieter/innen von Postdiensten vom Nacht- und Sonntags-</p>

	<p>fahrverbot befreit werden, sondern diese Befreiung an die Universaldienstpflicht geknüpft wird. Das oft vorgebrachte Argument der ungleichlangen Spiesse ist in diesem Zusammenhang unstatthaft, weil das Erbringen der Grundversorgung mit Wettbewerbsnachteilen verbunden ist.</p> <p>c) Die in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehene Formulierung „Fahrten der Schweizerischen Post oder im Auftrag der Schweizerischen Post...“ kommt einer Aufweichung des Nachtfahrverbots in unanschätzbarem Ausmasse gleich. Bereits heute erteilt die Post einer Vielzahl von Fuhrhaltern durch die Vergabe von Postsachentransporten indirekt eine Befreiung vom Sonntags- und Nachtfahrverbot. Dies ist eine Kompetenz, die nicht der Post oder einer Anbieterin von Postdiensten zukommen kann. Eine Definition des Ladevolumens, wie dies die aktuelle Verkehrsregelverordnung vorsieht, ist nicht dienlich, weil sich eine Verknüpfung der Befreiung an das Ladevolumen nicht überprüfen lässt. – Die Neuformulierung von lit. f lässt vermuten, dass die heute Praxis nicht gesetzeskonform ist und nun nachträglich legalisiert werden soll.</p> <p><i>Artikel 91 Absatz 4, Buchstaben g bis j:</i> Keine Befreiung der Bewilligungspflicht.</p> <p><i>Artikel 92 Bewilligungen</i> Mit der Einführung der generellen Informationspflicht (s. Art. 83) wäre eine Vereinfachung möglich. Vorschlag: Die Einhaltung der VRV wird jährlich evaluiert, um sowohl die Anzahl Bewilligungen als auch die auf den Strassen gezählten Ausnahmetransporte zu erheben.</p>
ACVS	<p>Bezugnehmend auf obgenanntes Anhörungsverfahren zur Revision der Verkehrsregelverordnung (VRV) betreffend Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge sowie Sonntags- und Nachtfahrten danke ich Ihnen für die Gelegenheit zur Mitäusserung und erlaube mir, Ihnen in der Beilage die Stellungnahme der ACVS-Mitglieder zukommen zu lassen. Für die Ergebnisse im Einzelnen verweise ich Sie auf das ausgefüllte Detailformular, das ich Ihnen aus Gründen grösstmöglicher Authentizität praktisch unverändert zugehen lasse. Während die vorgeschlagene Vereinfachung in der Administration bei Ausnahmetransporten bei den Polizeikorps grundsätzlich auf Zustimmung stösst, wird die Lockerung des Nacht- und Sonntagsfahrverbots für den Schwerverkehr mehrheitlich aus gewichtigen Gründen abgelehnt.</p>

Allgemeine Bemerkungen:	
TBA AR	<p>Der grösste Teil der Brücken auf dem Gebiet des Kantons Appenzell Ausserrhoden stammt aus der Zeit, als noch Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 28 to verkehrten. Den Neubauten und Verstärkungen wurden die entsprechenden Belastungsnormen zu Grunde gelegt.</p> <p>Mit dem politischen Entscheid das zulässige Gesamtgewicht auf 40 to anzuheben, wurde bei diversen Bauwerken die zulässige Belastungsgrenze bereits erreicht. Eine weitere Erhöhung der Gesamtgewichte auf 44 to für Ausnahmetransporte mit unteilbaren Gütern führt zu weiteren, unzulässigen Beanspruchungen. Wir werden die Bauwerke auf dem 230 km langen Netz der Kantonsstrassen statisch überprüfen und je nachdem mit Gewichtsbeschränkungen versehen müssen. Die Beschränkungen werden somit nicht mehr am Pult durch eine Bewilligung erlassen, sondern sie finden auf der Strasse statt. Wir stellen uns auf einen Schilderwald ein.</p>
SBV	<p>Der SBV ist aber besorgt über die aktuelle Bearbeitungszeit für bewilligungspflichtige Transporte auf Nationalstrassen und beim Durchfahren von mehreren Kantonen. Die Zeit von drei bis fünf Tagen erlaubt keine effiziente Arbeitsabwicklung auf verschiedenen Baustellen und führt zu kostspieligen Verzögerungen. Wir ersuchen die Behörden, alles daran zu setzen, dass für bewilligungspflichtige Transporte (Baumaschinen über eine Breite von drei Metern sowie Nachtransporte) die Bearbeitungszeit auf ein bis zwei Tage reduziert wird.</p>
Alpen-Initiative, VCS	<p><i>(Im Sinne einer Schlussbemerkung)</i></p> <p>Wir haben den Eindruck, dass in den letzten Jahren die Liste der Ausnahmen von den hier angesprochenen Beschränkungen immer länger geworden ist und folglich auch die Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte bzw. Nacht- und Sonntagsfahrten zugenommen haben. Damit die schlechende Erosion nicht weitergehen kann, fordern wir eine jährliche Evaluation, die sich einerseits auf die Zahl der Bewilligungen und andererseits auf die effektiv auf den Strassen gezählten Ausnahmen abstützt.</p> <p>Und noch eine organisatorische Bitte: Es würde den vernehmlassenden Organisationen die Arbeit erleichtern, wenn Ihnen jeweils nicht nur</p>

	der geplante neue Wortlaut eines Erlasses geliefert würde, sondern gleich daneben auch der geltende Wortlaut.

1. Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte

Art. 78 Bewilligungsfreie Ausnahmetransporte	
¹ Fahrzeuge, die nur wegen der Ladung den Vorschriften über Masse und Gewichte nicht entsprechen (Ausnahmetransporte), dürfen auf öffentlichen Strassen unter folgenden Voraussetzungen verkehren:	
a.	Es wird ein unteilbares Ladegut befördert (Art. 80 Abs. 2).
b.	Die Breite der Ladung beträgt nicht mehr als 3,00 m.
c.	Die Länge des Ausnahmetransports beträgt nicht mehr als 30,00 m.
d.	Das Betriebsgewicht der Fahrzeugkombination beträgt nicht mehr als 44 t; auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50 t betragen.
² Ausnahmetransporte nach Absatz 1 dürfen nur auf Durchgangsstrassen nach den Anhängen 1 und 2 Buchstaben A und B der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272) und in Ortschaften, die von solchen Strassen berührt werden, durchgeführt werden.	
³ Mit Überbreite, Überlänge oder Übergewicht im Rahmen von Absatz 1 Buchstaben b–d darf nur gefahren werden, wenn sich diese Abweichungen trotz der Verwendung geeigneter Fahrzeuge und der geeigneten Anbringung der Ladung nicht vermeiden lassen.	
00	Zustimmung oder keine Bemerkungen
00	Polizei KAPO LU*,
00	Kantone SO (Dep. Bau)*, SZ*, GR*, MFK FL*, AG*, TG*, ZH*,
00	Übrige kant. Stellen COCRBT*, TBA GR*,
00	Übrige Stellen
Begründung / Änderungsantrag:	
KAPO LU	Die Neuregelung deckt einen grossen Teil der Ausnahmetransporte ab. Wichtig ist für die ausstellende Behörde die Konsultation einer jederzeit aktualisierten Durchgangsstrassenverordnung und für die lokalen Strassenbetreiber, dass die Durchgangsstrassenverordnung jederzeit auf dem aktuellsten Stand gehalten wird.
COCRBT	Article 78, alinéa 1, lettre d: Il y aurait lieu de supprimer la deuxième phrase "il peut atteindre 50 t au maximum lorsque le parcours emprunte exclusivement des autoroutes". En effet, il faut une autorisation de l'autorité compétente pour rejoindre l'autoroute avec un tel transport spécial.
SO (Dep. Bau)	Absatz 1: Festgelegt wird das maximale Betriebsgewicht der Fahrzeugkombination, die maximal zulässige Achslast jedoch nicht. Wir gehen davon aus, dass somit die maximal zulässigen Achslasten nach VRV, Artikel 67 gelten. Andernfalls müssten die maximal zulässigen Achslasten festgelegt werden. Absatz 2: Die bewilligungsfreien Ausnahmetransporte dürfen nur auf Durchgangsstrassen, welche in der Durchgangsstrassenverordnung 741.272 als solche bezeichnet sind, durchgeführt werden. Betreffend der Sicherstellung, dass die bewilligungsfreien Ausnahmetransporte tatsächlich auch nur auf den Durchgangsstrassen verkehren, ist gemäss den „Erläuterungen zur Neufassung der Verkehrsregelnverordnung“ vorgesehen, die einzuhaltenden Kriterien in der Bundesgesetzgebung zu erwähnen und mit der Vornahme von Stichprobenkontrollen zu überprüfen. Die vorgeschlagenen Massnahmen dürften kaum genügen um sicherzustellen, dass die bewilligungsfreien Ausnahmetransporte nur auf den Durchgangsstrassen verkehren.
SZ, AG, ZH	Absatz 1: Für einen reibungslosen Vollzug sind hier folgende Präzisierungen erforderlich: Bst. c: "Die Länge des Ausnahmetransports beträgt <u>inklusive Ladung</u> nicht mehr als 30,00 m." Bst. d: "Das Betriebsgewicht der <u>Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen</u> beträgt für ein <u>unteilbares Ladegut</u> nicht mehr als 44t; auf ..."
GR	Gemäss Art. 78 E-VRV dürfen neu Fahrzeuge, die nur wegen der Ladung den Vorschriften über Masse und Gewichte nicht entsprechen, unter bestimmten, in lit. a – d vorgesehenen Voraussetzungen bewilligungsfrei verkehren. Abs. 2 von Art. 78 E-VRV sieht dabei vor, dass Ausnahmetransporte nur auf Durchgangsstrassen nach den Anhängen 1 und 2 Buchstaben A und B der Durchgangsstrassenverordnung und in Ortschaften, die von solchen Strassen berührt werden, durchgeführt

	<p>werden dürfen. Gemäss Art. 1 der Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272) bleiben für Durchgangsstrassen signalisierte Verkehrsanordnungen wie Mass- und Gewichtsbeschränkungen vorbehalten.</p> <p>Im Kanton Graubünden sind praktisch alle Durchgangsstrassen mit einer reduzierten Tonnage von 40, 32 oder 28 t signalisiert. Gestützt auf die gesetzlichen Vorgaben ist die Signalisation vor Ort massgebend, d.h. dass sich auch die bewilligungsfreien Ausnahmetransporte (bis 44 t) an die signalisierte Beschränkung halten müssen. Aufgrund der bewilligungsfreien Regelung wird der Transporteur künftig gemäss Art. 78 Abs. 2 E-VRV die Anhänge 1 und 2 der Durchgangsstrassenverordnung konsultieren. Die Anhänge enthalten jedoch keine Hinweise über Vorbehalte von abweichenden Mass- und Gewichtsbeschränkungen. Um die Transporteure nicht irrezuführen, wäre es unseres Erachtens sinnvoll, wenn ein ähnlicher Hinweis wie in Art. 1 der Durchgangsstrassenverordnung auch in Art. 78 E-VRV aufgenommen würde. Allenfalls wäre auch analog der Angaben bezüglich der Beschränkung auf 2.30 m in Anhang 2 zur Durchgangsstrassenverordnung zu prüfen, ob abweichende Tonnagen ebenfalls in den Anhängen aufgeführt werden könnten.</p> <p>Gewisse Bedenken bestehen – v.a. mit Blick auf unser Bergstrassennetz – gegen die in Art. 78 Abs. 1 lit. c E-VRV vorgesehenen bewilligungsfreien Fahrten von Ausnahmetransporten bis zu 30 m Länge. Zwar sind heute schon solche Fahrten zu akzeptieren, wenn sie ein anderer Kanton bewilligt hat. In Graubünden wurden aber bisher noch nie Transporte zugelassen, die länger als 25 m waren. Auch ist fraglich, ob mit derartigen Transporten die Vorschriften über Kreisfahrt und Ausschwenkmass gemäss Art. 40 VTS eingehalten werden können.</p>
MFK FL	<p>Nach diversen Abklärungen, auch mit der FL-Landespolizei, müsste aufgrund verschiedener, neuer Verkehrssituationen im FL die Gesamtzuglänge von Ausnahmetransporten, für bewilligungsfreie Fahrten auf max. 25.0 m beschränkt werden. Auf einzelnen Strecken ist Polizeibegleitung schon vorgeschrieben, wenn die Gesamtzuglänge mehr als 27.0 m beträgt.</p>
TBA GR	<p>Der Kanton Graubünden mit seinem weit verzweigten Kantonsstrassennetz weist noch zahlreiche Strassenzüge auf, welche mit gesetzlichen Beschränkungen (Tonnage, Abmessungen, etc.) belegt sind.</p> <p>Im Artikel 78, Bewilligungsfreie Ausnahmetransporte, ist unter Absatz 1, b und c, die Breite, respektive Länge definiert, bis zu welcher keine Ausnahmebewilligung mehr notwendig sein wird. Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass dies insbesondere bei Baustellen auf Passstrecken zu Problemen führen kann, wenn überlange Fahrzeuge ohne eine Anfrage machen zu müssen, solche Routen befahren.</p> <p>Der Artikel 78, Absatz 1 d, lässt den Schluss zu, dass auf Kantonsstrassen, welche in der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 aufgeführt sind, ohne Ausnahmebewilligung und ohne Anfrage bis zu einem maximalen Fahrzeuggewicht von 44t gefahren werden darf. Dies ist keinesfalls möglich. Verschiedene Haupt- und Verbindungsstrassenabschnitte, wie zum Beispiel die Oberalppasstrasse oder die Luzisteigstrasse, weisen je nach Fahrzeugtyp weit tiefere Maximalwerte für Ausnahmetransporte auf. Wir gehen davon aus, dass bei widersprüchlichen Verkehrsanordnungen das Strassenverkehrsgesetz (Art. 9 Abs. 4 SVG) gilt, welches besagt dass die signalisierten Beschränkungen in jedem Fall vorbehalten bleiben. Bei einer Überschreitung der örtlich signalisierten Beschränkungen muss deshalb wie bisher zwingend eine Anfrage an die zuständige kantonale Stelle, im Falle des Kantons Graubünden an das Strassenverkehrsamt, gerichtet werden.</p>
TG	<p>Art. 78 Abs. 2 lit. c VRV sollte in dem Sinne ergänzt werden, als die Länge des Ausnahmetransportes inklusive Ladung nicht mehr als 30 Meter betragen darf.</p> <p>Art. 78 lit. d sowie Abs. 2 sind überdies dahingehend anzupassen, dass lediglich für Transittransporte von Grenze zu Grenze das zulässige Betriebsgewicht bis zu 50 Tonnen als Ausnahmegewicht auf Autobahnen festgehalten wird. Die Wendung „auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50t betragen“ ruft nach einer genaueren Umschreibung. Die wenigsten solcher Ausnahmetransporte beginnen und enden auf der Autobahn. In der Regel müssen noch entsprechende Anschlüsse von der Beladungsstelle und zur Abladestelle befahren werden. Nach Art. 3 Abs. 2 der Durchgangsstrassenverordnung gelten die im Anhang 2 und die nicht im Anhang 2 aufgeführten kurzen Verbindungsstrecken zu Autobahnen und Autostrassen als Hauptstrassen, sofern sie als solche signalisiert sind. Somit fallen diese Strecken auch nicht unter die in Art. 78 Abs 1 lit. d aufgeführte Möglichkeit.</p> <p>Von den Bewilligungsbehörden wurden nach geltendem Recht auch Ausnahmetransporte mit Fahr-</p>

	<p>zeugen bewilligt, die mit einem anderen Fahrzeug nicht als Ausnahmetransport eingestuft worden wären. Solches sieht die neue Regelung der VRV nicht mehr vor. Mit Bezug auf Art. 78 Abs. 3 des Entwurfs stellt sich somit die Frage, wo die Abgrenzung für ein noch geeignetes Fahrzeug zu ziehen ist und ob es eine Rolle spielt, mit welchem Aufwand oder mit welcher Anfahrtsstrecke das Spezialfahrzeug für einen möglicherweise relativ kurzen Ausnahmetransport beigebracht werden muss. In Analogie zu den Erläuterungen für Art. 80 Abs. 1 VRV gehen wir davon aus, dass für die Beurteilung der Eignung eines Fahrzeuges ein strenger Massstab angewendet wird und zwar ohne Rücksicht auf den Aufwand, ein geeignetes Fahrzeug zu beschaffen, mit dem ein Transport ohne oder nur mit geringsten Abweichungen von den regulären Mass- und Gewichtsbestimmungen ausgeführt werden kann. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang schliesslich auch, dass in den bisherigen Bewilligungen auf die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich Schutzvorkehrungen hingewiesen wurde. Dies kann als gewisse Prävention betrachtet werden. Entgegen der Auffassung im erläuternden Bericht dürften aufgrund der vielen Ausnahmetransporte im bewilligungsfreien Bereich oftmals auch nicht spezialisierte Transportunternehmen zum Einsatz gelangen. Somit könnte die Unkenntnis über die einschlägigen Bestimmungen einen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben.</p>	
00	Ablehnung bzw. Anpassung	
00	Polizei	KAPO VS*,
00	Kantone	BE*, LU (Justiz)*, BS*, BL*, VD*, SG*
00	Übrige kant. Stellen	TBA AG*, SVA SG*, TBA SZ*, ACVS*
00	Übrige Stellen	Alpen-Initiative*, VCS*,
Begründung / Änderungsantrag:		
KAPO VS	<p>Le principe de l'autorisation obligatoire pour les véhicules et transports spéciaux circulant sur les routes cantonales et communales doit être maintenu. Pour le canton du Valais, nous devons en effet tenir compte de la problématique liée au poids (40 T) et à la largeur sur les routes des vallées latérales ainsi que sur certains tronçons hors autoroute.</p>	
Alpen-Initiative, VCS	<p>Wir teilen die Ansicht, dass die Kriterien der Buchstaben b, c und d von Absatz 1 eindeutig sind. Der Begriff des „unteilbaren Ladeguts“ (Buchstabe a) ist jedoch sehr erklärungsbedürftig (vgl. Anmerkungen zu Art. 80). Wir lehnen deshalb die Schaffung einer Kategorie von bewilligungsfreien Ausnahmetransporten ab.</p>	
BE	<p>Gegen bewilligungsfreie Ausnahmetransporte ist dort nichts einzuwenden, wo die Gesuche nicht näher geprüft, keine Massnahmen angeordnet und auch die Strecke nicht festgelegt wird Dies ist jedoch entgegen den Anhörungsunterlagen noch lange nicht in allen neu als bewilligungsfrei vorgeschlagenen Fällen der Fall. Aktuell trifft dies lediglich zu bei Dauerbewilligungen für innerkantonale Transporte bei einer Breite bis 3 Meter und einem Gewicht bis 44 Tonnen, sofern die Länge nicht über 25m liegt. In diesen Fällen wird in der Tat keine bestimmte Strecke mehr vorgeschrieben. Bei den übrigen Dauerbewilligungen und bei allen Einzelbewilligungen werden die zu befahrenden Routen jedoch nach wie vor schriftlich vorgegeben. Damit können einerseits im Sinne eines Lenkungseffektes die geeigneten Routen vorgeschrieben werden. Berücksichtigt werden neben strassenbaulichen Aspekten (Strassentyp, baulicher Zustand) auch (temporäre oder transportspezifische) örtliche Einschränkungen sowie Sicherheits- und Umweltaspekte, wie Emissionen, Lärmbelastung etc. Mit vorgeschriebenen Routen lassen sich aber auch Abkürzungen zwischen den Durchgangsstrassen vermeiden (z. B. um LSVA zu sparen) und auch für ausländische Chauffeure ohne Ortskenntnisse sind konkrete Streckenvorgaben sehr von Nutzen. Ohne vorgeschriebene Routen ist zu befürchten, dass die Chauffeure künftig die Route primär anhand des Navigationsgerätes suchen und dabei die kürzeste wählen und somit nicht nur auf Durchgangsstrassen anzutreffen sind. Sie werden dabei absehbar Strecken befahren, die sich nicht für Ausnahmetransporte eignen.</p> <p>Wir erteilen heute keine Dauerbewilligungen für eine Länge von mehr als 25m, wenn gleichzeitig eine Überbreite (> 2.55m) vorliegt. Der Grund hierfür ist einfach: Mit solchen Kombinationen können die Kreisfahrtbedingungen nicht eingehalten werden. Erteilt werden somit nur Einzelbewilligungen, bei denen die Strecke auch im Hinblick auf die Kreisfahrtbedingungen festgelegt und entsprechende Auflagen gemacht werden, um Verkehrsstörungen zu verhindern. Vernünftigerweise kann die Limite für bewilligungsfreie Transporte somit bei maximal 25m Länge liegen.</p>	

Mit der Neuregelung wären zwar gewisse Einsparungen möglich, andererseits müssten jedoch erhebliche Mittel für vermehrte polizeiliche Kontrollen zur Verfügung gestellt werden. Andernfalls ist zu befürchten, dass bewilligungsfreie Ausnahmetransporte auch ausserhalb von Durchgangsstrassen zirkulieren und dass auch die übrigen Bedingungen nicht eingehalten werden. Die Polizei verfügt nach dem Wegfall der Bewilligungspflicht über keine Informationen betreffend Ziele, Quellen und Routenwahl von Ausnahmetransporten, was die Kontrollen zusätzlich erschwert. Zusatzaufwand entsteht aber auch beim Vollzug der Bestimmung gemäss Art. 78 Abs. 1 Bst. d: Auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50 t betragen. Selbst bei stark erhöhtem Kontrollaufwand räumen wir der Durchsetzung dieser Bestimmung nur geringe Chancen ein. Ziele und Quellen von Ausnahmetransporten befinden sich meistens ausserhalb der Autobahnen. Wie soll gewährleistet werden, dass solche Transporte nicht auch über Kantons- und Gemeindestrassen abgewickelt werden? Vor allem im Bereich der kommunalen Strassennetze dürfte in erheblichem Mass mit zusätzlichem Kontrollaufwand zu rechnen sein.

Bevor die Diskussion über eine Lockerung der Bewilligungspflicht für Ausnahmetransporte aufgenommen werden kann, müssen wesentliche Beurteilungsgrundlagen bekannt sein wie:

- Auswirkungen der Ausnahmetransporte auf den baulichen Unterhalt im Bereich Kantons- und Gemeindestrassen (Strassenschultern, Brücken, Stützkonstruktionen).
- Auswirkungen solcher Transporte auf die Verkehrssicherheit (Einfluss auf Überholmanöver, Einfluss auf das Fahrverhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer, Beeinträchtigung der Sicherheit von Fussgängern und Velofahrenden) und damit auf das Verkehrsmonitoring und die Verkehrskontrollen.
- Auswirkungen bezüglich Verlagerungseffekten von der Schiene auf die Strasse.
- Zu entartende Mehrkosten aufgrund vorstehender Auswirkungen.

Die vorgeschlagenen Neuerungen müssen ausserdem aus folgenden Gründen abgelehnt werden:

- Transporte mit einer Breite bis 3 Meter und einer Länge von > 25m erfüllen die Kreisfahrtbedingungen nicht; die Strecke muss deshalb individuell festgelegt werden, ansonsten ergeben sich untragbare Zustände, insbesondere aus Sicht Verkehrssicherheit.
- Wenn die Breite der Ladung mehr als 2.55m beträgt, sind Fahrzeuge mit einer Mindestbreite von < 2.50m ungeeignet. Eine untere Schranke ist jedoch nicht vorgesehen, was aus Sicherheitsgründen nicht verantwortet werden kann.
- Mit dem neuen System wird Tür und Tor geöffnet für „Hobby-Transporteure“, welche künftig bewilligungsfrei Ausnahmetransporte auch mit Motorkarren und nicht immatrikulierten Anhängern ausführen könnten. Schon heute werden mit landw. Fahrzeugen die LSVA-Bestimmungen umgangen. Die entsprechenden Probleme sind dem ASTRA bekannt. Die mögliche Verwendung von nicht immatrikulierten und damit auch nicht geprüften Fahrzeugen für Ausnahmetransporte birgt schwere Sicherheitsrisiken.
- Art. 78 Abs. 1 Bst. d zweiter Satz ist in der Praxis nicht umsetzbar, weil keine Transporte zu erwarten sind, welche ausschliesslich auf der Autobahn durchgeführt werden. In der Praxis ist fast ausnahmslos ein Vor- und/oder Nachlauf ausserhalb der Autobahn zu bewilligen. Mit der neuen Bestimmung werden die Transporteure geradezu eingeladen, künftig für den Vor- und Nachlauf zu Autobahntransporten bis 50t keine Bewilligungen mehr einzuholen. Hinzuweisen ist ausserdem auch hier auf die bei solchen Transporten u. U. nicht eingehalten Kreisfahrtbedingungen.
- Zu Art. 78 Abs. 2 ist zu bemerken, dass es durchaus auch Durchgangsstrassen oder Strecken in Ortschaften, die von solchen Strassen berührt werden, mit erheblichen Einschränkungen gibt, wie im Kt. Bern z.B. die Simmentalstrasse oder (zahlreiche) Brücken innerhalb von Ortschaften. Werden die Routen nicht exakt vorgeschrieben, so werden sich künftig die Chauffeure um diese Einschränkungen, welche ausserdem im „Schilderwald“ leider oft kaum sichtbar sind, foutieren. Die Folgen sind massiv erhöhter Unterhalt oder gar Sicherheitsrisiken.
- Es fehlen zusätzliche Randbedingungen, mit denen sichergestellt wird, dass die Verkehrssicherheit nicht vollends unter „die Räder der Ausnahmetransporte“ gerät. So muss namentlich nach Wegen gesucht werden, um eine weitere Zunahme zu verhindern. Mit der neuen, für die Transporteure wesentlich einfacheren Regelung werden absehbar noch mehr Produkte im Werk vorfabriziert und anschliessend als „unteilbare Ladung“ an den Montageort geführt. Der Trend, in der Werkhalle zu produzieren und die fertigen Teile (z. B. Holz- oder Metallkonstruktionen) vor Ort zu montieren, ist ungebrochen. Bewilligungsfreie Transporte könnten ausserdem dazu animieren, bei Anschaffung neuer Baumaschinen die Breite bis zu 3 m ebenfalls auszureizen. Erfahrungsgemäss richtet sich der Markt aufgrund der Signale sofort neu aus.

LU (Justiz)	Die Neuregelung deckt einen grossen Teil der Ausnahmetransporte ab. Wichtig für die Umsetzung ist, dass die eidgenössische Durchgangsstrassenverordnung jeweils umgehend aktualisiert wird.
BS	Ausnahmetransporte wurden nur durch Transporteure durchgeführt, welche mit den hiesigen, teils schwierigen städtischen Strassen- und Verkehrsverhältnissen vertraut waren. Zudem fuhren diese Transporte nur auf den dafür ausgeschiedenen Routen. Die entsprechende befristete kantonale

	<p>Bewilligung war aber nicht an Bedingungen und Auflagen geknüpft. Es ergaben sich somit keine Probleme.</p> <p>Die Änderungsvorschläge erlauben künftig auch ortsfremden Transporteuren die für den allgemeinen Durchgangsverkehr offenen Strassen vorbehaltlos zu befahren, obwohl in städtischen Gebieten mit zunehmend komplexeren Verkehrssituationen der Verkehr immer dichter, unübersichtlicher und hektischer wird. Bei geänderten Verkehrsführungen oder weil Strassen vorübergehend ganz oder teilweise gesperrt werden müssen, könnten Ausnahmetransporte auf verkehrstechnische Schwierigkeiten stossen.</p> <p>Mit der neuen Regelung wäre eine detaillierte Festlegung der Fahrstrecke durch die Bewilligungsbehörde nicht mehr möglich, ungeachtet temporärer verkehrspolizeilicher Massnahmen infolge von Baustellen, Veranstaltungen und Unterhaltsarbeiten, wie dies im Kanton Basel-Stadt nicht selten der Fall ist. Folglich könnten Transporteure auch nicht mehr über beeinträchtigte Transportrouten oder über die mögliche Benutzung einer gleichwertigen Ersatzroute unterrichtet werden.</p> <p>Der vorgeschlagene bewilligungsfreie Verkehr beeinträchtigt die Verkehrssicherheit nicht, hingegen können die Auswirkungen auf den Lokalverkehr von grosser Tragweite sein. Mit dem Verzicht auf eine Bewilligung geht eine mögliche Einflussnahme verloren. In Anbetracht der geringen bzw. gar nicht vorhandenen Nutzung dieser Möglichkeit kann wohl auch darauf verzichtet werden, wenn die Schutzanordnungen gem. Art 78 entsprechend ausgestaltet werden.</p> <p>In Art. 78 Abs. 1 Bst. D steht der Grundsatz: „Das Betriebsgewicht der Fahrzeugkombination beträgt nicht mehr als 44 t.“ Den 2. Satz "auf Fahrten die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50 t betragen" wünschen wir zu streichen. Bei einem Betriebsgewicht von 50 Tonnen muss zwingend eine Zugmaschine mit 2 angetriebenen Achsen eingesetzt werden, damit das erforderliche Adhäsionsgewicht erfüllt werden kann. Diese Regelung ist nur in den Gesetzen der Schweiz verankert. Ein ausländischer Transporteur kann dies nicht wissen.</p> <p>Ausländische Transporteure reichen immer wieder Gesuche mit Zugfahrzeugen mit nur einer angetriebenen Achse (4x2 oder 6x2) ein. Da Zugfahrzeuge mit nur einer angetriebenen Achse für die Adhäsion 1/4 des Betriebsgewichtes erfüllen müssen, ist das Gesamtgewicht auf 44 Tonnen zu beschränken. Auch fehlt der Hinweis, dass höhere Gewichte nur zulässig sind, wenn diese im Fahrzeugausweis eingetragen sind.</p> <p>Die 50 Tonnen-Limite gilt ausschliesslich auf Autobahnen. Der Transporteur muss also in jedem Falle (ausser beim Transit Basel - Chiasso oder Chiasso - Basel) eine Bewilligung für Kantonsstrassen des Abfahrtskantons sowie zusätzlich des Zielkantons mit sich führen. Entsprechende Probleme stellen sich diesbezüglich auch für die Kontrollorgane (Begleitpatrouillen) in Bezug auf die Einhaltung der Gesetzesbestimmungen.</p> <p>In den Änderungsvorschlägen wird nicht näher bestimmt, ob für Ausnahmefahrzeuge eine Bewilligung erforderlich ist, wenn Transporte nicht ausschliesslich auf Durchgangsstrassen durchgeführt werden können bzw. Zielorte nur mit Benützung anderer, lokaler Strassen erreicht werden können. Im Weiteren möchten wir auf die Kontrollproblematik hinweisen, welche sich den Kontrollorganen stellt. Wir verfügen für Ausnahmefahrzeuge über keine praktikable, mobile Radlastwaage oder Brückenwaage. Alle Standorte solcher Brückenwaagen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt können nicht angefahren oder nach der Wägung nicht verlassen werden.</p>
TBA AG	<p>Feststellung zu Art. 78:</p> <p>Die freie Routenwahl und unbegleitete Fahrten, gemäss Durchgangsstrassenverordnung (SR 741.272), ist für Fahrzeugkompositionen von 30m Länge, 3m Breite, 4m Höhe und 44t Gewicht, nicht gewährleistet. Die Strassengeometrie und insbesondere einige Kreiseldurchmesser (D<30m) können ein Durchfahrt von solchen Fahrzeugen nicht gewährleisten. Eine generelle Anpassung des vorhandenen KS-Netzes ist unrealistisch.</p> <p>Antrag:</p> <p>Art. 78 mit Abs. e ergänzen: Die Routenwahl liegt in der Verantwortung des Fahrzeugführers. Die Route muss vor der Fahrt sichergestellt werden. Ist die geplante Route unumgänglich, hat bis 30 Tage vor der Fahrt mit den zuständigen kantonalen Stellen eine Koordination zu erfolgen.</p> <p>Antrag für Ergänzung zu Abs. d:</p> <p>Die 50t gelten nur auf Autobahnen. Die Zu- / Wegfahrten über Kantonsstrassen (SR 741.272) gelten als Ausnahmetransporte und benötigen eine entsprechende Bewilligung.</p> <p>Verweis auf SN 640'886 betreffend Baustellen:</p>

	<p>Mit einer Fahrzeugbreite von 3m ist bei Baustellendurchfahrten eine Fahrbahnbreite von min. 3.5m zu gewährleisten. Die SN 640'886 gibt lediglich 3m vor, womit eine Baustellendurchfahrt nicht möglich ist.</p> <p>Antrag: Art. 83 ergänzen, dass die Baustellendurchfahrt auf Durchgangsstrassen nicht gewährleistet ist. Die Verantwortung ist unter Art. 78 Abs. e geregelt.</p>
BL	<p>Artikel 78 Absatz 1 Buchstabe d zweiter Satzteil <i>"..., auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50t betragen."</i></p> <p>Bei einem Betriebsgewicht von 50 Tonnen muss zwingend eine Zugmaschine mit zwei angetriebenen Achsen eingesetzt werden, damit das erforderliche Adhäsionsgewicht erfüllt werden kann. Diese Regelung ist nur in den Gesetzen der Schweiz verankert. Ein ausländischer Transporteur kann dies nicht wissen. In der Praxis reichen ausländische Transporteure immer wieder Gesuche für Zugfahrzeuge mit nur einer angetriebenen Achse (4x2 oder 6x2) ein. Da solche für die Adhäsion 1/4 des Betriebsgewichts erfüllen müssen, ist das Gesamtgewicht auf 44 Tonnen zu beschränken. Zudem fehlt der Hinweis, dass höhere Gewichte nur zulässig sind, wenn sie im Fahrzeugausweis eingetragen sind. Die 50 Tonnen-Regelung gilt ausschliesslich auf Autobahnen. Für Kantonsstrassen muss der Transporteur in jedem Fall (ausser beim Transit "Basel-Chiasso" oder "Chiasso-Basel") zusätzlich noch eine Bewilligung des Abfahrtskantons und eine solche des Zielkantons mit sich führen. Entsprechende Probleme stellen sich auch für die Kontrollorgane (Begleitpatrouillen) hinsichtlich der Einhaltung der Verordnungsbestimmungen.</p> <p>Antrag: <i>Streichung des zweiten Satzteils "auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50t betragen."</i></p>
VD	<p>Article 78, al. 1, lettre d :</p> <p>«Le poids effectif de l'ensemble de véhicules n'excède pas 44 t ; il peut atteindre 50 t au maximum lorsque le parcours emprunte exclusivement des autoroutes».</p> <p>Il serait judicieux de supprimer la deuxième phrase car dans tous les cas, l'autorité cantonale compétente devra délivrer une autorisation spéciale afin de permettre à un véhicule de 50 t au maximum pour rejoindre l'autoroute.</p>
SG	<p>Der Katalog der bewilligungsfreien Ausnahmetransporte muss eindeutig sein. Aufgrund der gewählten Formulierung (Länge des "Ausnahmetransports") gehen wir davon aus, dass die Länge von 30 m die Ladung miterfasst. Zur Verdeutlichung schlagen wir für Abs. 1 lit. c folgende Formulierung vor: "Die Länge des Ausnahmetransports inklusive Ladung beträgt nicht mehr als 30,00 m." Weitere Bemerkungen des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes (StVA) betreffend Abs. 1 lit. c wollen Sie dem Anhang entnehmen. Zu einer weiteren Verdeutlichung beitragen könnte folgender Wortlaut für Abs. 1 lit. d: "Das Betriebsgewicht der Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen beträgt für ein unteilbares Ladegut nicht mehr als 44 t;"</p> <p>Die Formulierung "Verwendung geeigneter Fahrzeuge" in Abs. 3 ist zu präzisieren. Der seitliche Überhang stellt für die übrigen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fussgänger und Zweiradfahrer eine erhöhte Gefahr dar. Deshalb muss der maximal zulässige seitliche Überhang festgelegt werden.</p>
SVA SG	<p>Mit der Neufassung von Art. 78 VRV müssen bewilligungsfreie Ausnahmetransporte unter anderem die bestehenden VRV-Vorschriften über Kreisfahrtbedingungen und Ladungsüberhang einhalten. Problematik zu Art. 78 VRV "Bewilligungsfreie Ausnahmetransporte":</p> <p>a. Ausnahmetransporte bis 30.0 m: Eine Transportlänge von bis zu 30,0 m, welche die Kreisfahrt und den Ladungsüberhang nach VRV einhalten, gibt es weder auf dem Zeichnungsbrett noch in der Praxis.</p> <p>b. Einhaltung von Kreisfahrt und Ladungsüberhang: Ohne Angaben über Ladungslänge, "Verlängerung" bei ausziehbaren Sattelanhängern bzw. "Rungenabstand" zwischen Lastwagen und Langmaterialanhänger, kann das Einhalten der Kreisfahrtbedingungen und Ladungsüberhang nicht konkret bestimmt werden.</p> <p>Änderungsvorschlag:</p> <p>a. Die Transportlänge von bewilligungsfreien Ausnahmetransporte auf max. 25,0 m festlegen, da eine Transportlänge von 30,0 m mit Einhaltung von Kreisfahrt und Ladungsüberhang, nie erreicht werden kann.</p>

TBA SZ	<p>Mit der vorgeschlagenen Neuregelung sind die bewilligungsfreien Ausnahmetransporte (gemäss Art. 78 Abs. 1 VRV) auf Durchgangsstrassen nach den Anhängen 1 und 2, Buchstabe 1 und B, der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 erlaubt. Gestützt darauf sind die vorgesehenen, bewilligungsfreien Ausnahmetransporte auf dem kantonseigenen Strassennetz des Kantons Schwyz mit Ausnahme von Fahrten auf der Ibergereg- ,Sattelegg-, Raten- und Hüttenstrasse flächendeckend zugelassen.</p> <p>Nach geltendem Recht können die Kantone für Sondertransporte bis 30 m Länge, 3.00 m Breite, 4.00 m Höhe, 44 t Gesamtgewicht und bis zu einer Achslast von 12 t auf bestimmten Durchgangsstrassen schweizweit gültige Bewilligungen erteilen. Im Hinblick auf heikle Passagen (wie kurvenreiche, schmale Strassen, kleine Kurvenradien, Kreisell, usw.) ist auf verschiedenen Durchgangsstrassen im Kanton Schwyz mit den bewilligungsfreien Sondertransporten nicht auszuschliessen, dass die Transportfahrzeuge bei einer zulässigen Fahrzeuglänge von bis zu 30.00 m auf ihrer Fahrt den geregelten Verkehrsablauf massiv beeinträchtigen (Verkehrsbehinderungen). Deshalb muss bei der Routenplanung die geeignete Strecke definiert und je nach Transportvolumen allenfalls vorgängig die festgelegte Wegstrecke auch abgefahren werden. In diesem Sinne empfehlen wir eine entsprechende Änderung im Gesetzeslaut.</p> <p>Antrag: Wir beantragen, dass die gemäss Art. 78 Abs. 1c vorgegebenen Länge der bewilligungsfreien Ausnahmetransporte maximal 30 Meter beträgt und die Fahrzeuglenker für die vorgängige Festlegung der geeigneten Fahrtroute verantwortlich sind.</p>
ACVS	<p>Allgemeines Die vorgeschlagene Änderung zur Vereinfachung der Administration für genau definierte bewilligungsfreie Ausnahmetransporte zugunsten von Transportunternehmern wird grundsätzlich begrüsst. Allerdings wird in diesem Zusammenhang vielfach darauf hingewiesen, dass der Aufwandverminderung bei Unternehmen und Verwaltung ein höherer Aufwand der Polizei gegenüber steht. Die Polizei wird mehr gefordert sein, beurteilen zu müssen, ob Ausnahmetransporte den gesetzlichen Bestimmungen eines bewilligungsfreien Ausnahmetransportes entsprechen oder nicht. Um Missbräuche zu verhindern, muss sie ihre Kontrollintensität erhöhen. Da den Transporteuren oft lokale Verkehrshindernisse gerade in den städtischen Gebieten nicht bekannt sind, wird vor allem im Agglomerationsverkehr mit zusätzlichen Verkehrsbehinderungen gerechnet. Zudem gehen den Behörden dadurch auch die Lenkungsmöglichkeiten verloren. Zur Kompensation dieser Nachteile werden flankierende Massnahmen vorgeschlagen.</p> <p>Durch den Wegfall der Bewilligung wird mit Blick auf den hohen Leistungsdruck im Transportgewerbe befürchtet, dass Chauffeure künftig vermehrt von den vorgeschriebenen Durchgangsstrassen abweichen und dem kürzesten Weg folgen, den ihnen das Navigationsgerät vorgibt.</p> <p>Zum Schutz der übrigen Verkehrsteilnehmenden sollte in Art. 78 VRV nochmals klargestellt werden, dass Ausnahmetransporte entsprechend ihren Ausmassen und den gültigen Vorschriften zu kennzeichnen sind und mit Gefahrenlichtern versehen werden müssen.</p> <p>Korps aus Kantonen mit Kunstbauten und heiklen Streckenabschnitten mit signalisierten Verkehrsbeschränkungen wie Höhe und Gewicht befürchten, dass ausserkantonale Bewilligungsbehörden oder Transportunternehmen diese Spezialitäten nicht oder nur ungenügend beachten werden. Neben der Verkehrssicherheit werden dadurch auch die Unterhaltskosten der Bauten tangiert. Aus diesem Grund sollte in Art. 78 VRV klargestellt werden, dass lokal signalisierte Verkehrsbeschränkungen massgebend sind. In der VRV müsste zudem festgehalten werden, dass signalisierte Beschränkungen von Chauffeuren vorgängig abzuklären und zu beachten sind.</p> <p>Zu Art. 78 Abs. 1 lit. d VRV: Der Verzicht auf eine Bewilligung für Ausnahmetransporte bis zum Betriebsgewicht von 50 Tonnen, die ausschliesslich auf Autobahnen erfolgen, findet demgegenüber keine Zustimmung. In aller Regel ist ein Vor- und/oder Nachlauf ausserhalb der Autobahn zu bewilligen, weil der Lade- bzw. Abladeort ausserhalb der Autobahn liegt. Andernfalls ist zu befürchten, dass auch für den Vor- und Nachlauf zu Autobahntransporten bis 50 t keine Bewilligungen mehr eingeholt werden.</p> <p>Zu Art. 78 Abs. 3 VRV Der Klarheit halber wird gefordert, den unbestimmten Rechtsbegriff "Verwendung geeigneter Fahrzeuge" in Art. 78 Abs. 3 VRV mit genau definierten Ausmassen zu präzisieren. Denn der seitliche Überhang stellt für die übrigen Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fussgänger und Zweiradfahrer</p>

	<p>eine erhöhte Gefahr dar. Daneben betreffen viele weitere Vorschläge technische Präzisierungen wie Länge, Breite, Überhang, Achsabstand usw. Für die Details wird auf das beiliegende Detailformular verwiesen.</p> <p>Bedenken bestehen auch gegenüber der Übertragung der Verantwortung für die Verwendung geeigneter Fahrzeuge für Ausnahmetransporte auf Fahrzeugführer und Halter, wie das in Art. 78 Abs. 3 VRV vorgeschlagen wird. Durch die Bewilligungsbehörden wurden bisher auch Ausnahmetransporte mit Fahrzeugen bewilligt, die mit einem anderen Fahrzeug nicht als Ausnahmetransport hätten ausgeführt werden müssen. Dies erfolgte zwar sehr selten aus ökonomischen Gründen. Solches sieht offensichtlich die neue Regelung der VRV nicht mehr vor. Es stellt sich in der Praxis somit die Frage, wo die Abgrenzung für ein noch geeignetes Fahrzeug ist und ob es eine Rolle spielt, mit welchem Aufwand oder mit welcher Anfahstrecke das Spezialfahrzeug für einen möglicherweise relativ kurzen Ausnahmetransport beigebracht werden muss. Aus Gründen der Verkehrs(rechts)sicherheit sollte dieser unbestimmte Rechtsbegriff konkretisiert und es sollte ein strenger Massstab angewendet werden.</p>
--	---

Art. 79 Bewilligungspflichtige Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge

¹ Eine Bewilligung ist erforderlich für den Verkehr von:

a. Ausnahmetransporten, die die Voraussetzungen nach Artikel 78 nicht erfüllen;

b. Ausnahmefahrzeugen (Art. 25 VTS).

² Es können Einzelbewilligungen für eine oder mehrere bestimmte Fahrten und Dauerbewilligungen für beliebig häufige Fahrten erteilt werden.

00	Zustimmung oder keine Bemerkungen	
00	Polizei	
00	Kantone	
00	Übrige kant. Stellen	
00	Übrige Stellen	

Begründung / Änderungsantrag:

00	Ablehnung bzw. Anpassung	
00	Polizei	
00	Kantone	SG*
00	Übrige kant. Stellen	
00	Übrige Stellen	Alpen-Initiative*

Begründung / Änderungsantrag:

Alpen-Initiative	In diesem Artikel fehlen jegliche Grenzen und Kriterien. Ohne diese kann auch ein Transport eines 300 Meter langen und zehn Meter breiten Gegenstandes auf mehreren hintereinander im Tempo 0,1 km/h fahrenden LKW bewilligt werden. Wo ist die Grenze? Was darf bewilligt werden?
SG	Wir schlagen folgenden Abs. 3 vor: "Pistenfahrzeuge, Motorschlitten und dergleichen können von der Zulassungsbehörde mittels Eintrag im Fahrzeugausweis mit einer unbefristeten Sonderbewilligung verkehren, sofern das Einsatzgebiet durch die kantonale Behörde festgelegt wird."

Art. 80 Bewilligungspflichtige Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge

¹ Für die Beförderung einer unteilbaren Ladung sind Bewilligungen für Übermasse und Übergewichte nur zulässig, wenn die Vorschriften trotz Verwendung geeigneter Fahrzeuge nicht eingehalten werden können. Von dieser Regel kann zur Vermeidung eines zweiten Transportes abgewichen werden, wenn ein Arbeitsmotorwagen eigene Bestandteile, z. B. Kranarme, mitführt.

² Als unteilbare Ladung gilt:

a. eine aus einem Teil bestehende Ladung, wenn die Zerlegung aus technischen Gründen unmöglich ist oder die Zerlegung und der Zusammenbau unzumutbare Kosten verursachen würden;

b. eine aus mehreren Teilen bestehende Ladung, wenn jedes Teil für sich unteilbar ist und wegen seiner Länge, Breite oder Höhe Übermasse, jedoch kein Überschreiten der zulässigen Betriebsgewichte und Achslasten nach Artikel 67 Absätze 1–3 erfordert.

00	Zustimmung oder keine Bemerkungen	
-----------	--	--

00	Polizei	KAPO NW*
00	Kantone	SZ*, TG*
00	Übrige kant. Stellen	
00	Übrige Stellen	
Begründung / Änderungsantrag:		
KAPO NW	Im Artikel 80 (Unenteilbare Ladung) finden wir es positiv, dass nun eine Definition vorliegt.	
SZ	Erweiterten Normierungsbedarf sehen wir in der Legaldefinition der unteilbaren Ladung im Revisionsvorschlag. Aus unserer Sicht wird der praxisgemässen Verwendung, insbesondere auf kurzen Strecken, für grundsätzlich teilbare Ladungen zu wenig Rechnung getragen. Wir beantragen daher eine praxisbezogene Formulierung.	
TG	Um die Rechtmässigkeit des Ausnahmetransportes bei verpacktem Ladegut auf die Unteilbarkeit oder die korrekte Anordnung überprüfen zu können, ist die Transporteurin oder der Transporteur zur verpflichten, Unterlagen (Pläne oder Beschrieb) über das Ladegut mit sich zu führen, die eine Überprüfung ermöglichen. Es ist unzumutbar, dass bei einer Kontrolle die Verpackung geöffnet werden muss. Abs. 2 von Art. 80 VRV ist entsprechend zu ergänzen.	
00	Ablehnung bzw. Anpassung	
00	Polizei	
00	Kantone	BS*, BL*,
00	Übrige kant. Stellen	ACVS*
00	Übrige Stellen	Alpen-Initiative*, VCS*,
Begründung / Änderungsantrag:		
Alpen-Initiative, VCS	<p>Die hier gelieferte Definition lässt keine eindeutige Handhabung zu. Was heute aus einer uneinheitlichen Bewilligungspraxis der Kantone resultiert, wird sich durch eine noch viel dispersere Praxis der Transportunternehmen ergeben. Wenn heute ein Kanton eine Bewilligung erteilt, ist diese auch in andern Kantonen gültig. Wenn zukünftig ein Transportunternehmen sich quasi selber die Bewilligung erteilt, so prallt es bei der kantonalen Polizeikontrolle und allenfalls bei den Gerichten auf eine unterschiedliche Praxis für denselben Tatbestand. Es ist zu bezweifeln, ob damit der Verwaltungsaufwand wie angestrebt reduziert werden kann.</p> <p>Wann ist eine „Zerlegung aus technischen Gründen unmöglich“? Grundsätzlich kann jedes Gut zerlegt werden, denn es besteht aus Bestandteilen. Allenfalls ist der entsprechende Gegenstand anders oder kleiner zu planen, damit er den angestrebten Zweck dennoch erfüllen kann. Oder das Objekt ist an Ort und Stelle zu produzieren. Schlimmstenfalls ist schlicht auf etwas zu verzichten, weil es im Rahmen des Gesetzes nicht realisierbar ist. Wenn der Gesetzgeber am Kriterium der Unteilbarkeit festhalten will, so ist es mindestens klarer zu umschreiben oder es sind Obergrenzen für bewilligungsfähige Transporte festzulegen.</p> <p>Das Kriterium der „unzumutbaren Kosten“ ist in gewissem Sinne ein Pleonasmus. Denn Kosten sind für ein Unternehmen nicht zumutbar oder unzumutbar, sondern einfach mehr oder weniger hoch. Die Höhe der Kosten entscheidet über die Höhe des Gewinns und damit letztlich über Durchführbarkeit oder Undurchführbarkeit bzw. Rentabilität eines Vorhabens. Jedes Unternehmen wird dazu tendieren, seine Kosten klein zu halten. Wenn es dies z.B. dadurch machen kann, dass es ein Haus fix und fertig in der Montageshalle zusammenstellt und nachher an Ort und Stelle transportiert, so spart es damit vermutlich Kosten. Wie hoch dürfen die eingesparten Kosten sein gegenüber einem Transport von Teilen und dem nachträglichen Zusammenbau auf dem Bauplatz?</p> <p>(Ein anderes Beispiel vom VCS: Warum muss ein Transformator eine bestimmte (Über-)Grösse haben? Wohl nur darum, weil man bei der Planung der übrigen Anlagen nicht an den später nötigen Transformator gedacht hat. Oder weil es billiger ist, irgendwo einen grossen Transformator hinzustellen, als anderswo in der Stromversorgung Veränderungen vorzunehmen. Wenn es für eine Unternehmung eine billigere Lösung gibt, so ist jede andere Problemlösung per se unzumutbar. Polizei und Gerichten wird es schwer fallen, ihn vom Gegenteil zu überzeugen.</p>	
BS	In Art. 80 Abs. 2 Bsb. a steht „(Zerlegung verursacht unzumutbare Kosten)“. Diese Auslegung fordert von den zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein hohes Fingerspitzengefühl. Dieses könnte von den Transporteuren rasch als Willkür ausgelegt werden. Wir beantragen daher eine	

	klarere Formulierung.
BL	<p>Artikel 80 Absatz 2 Buchstabe a <i>"... und der Zusammenbau unzumutbare Kosten verursachen würde;"</i> Der Begriff der "unzumutbaren Kosten" ist zu unbestimmt. Je nach Sichtweise wird er von der zuständigen Behörde und vom Unternehmer ganz unterschiedlich aufgefasst respektive ausgelegt. Zur Vermeidung von Rechtsanwendungsproblemen respektive -Streitigkeiten sollte er zum Vornherein konkretisiert werden. <i>Antrag: Konkretisierung des Wortlauts, nach welchen Kriterien sich die Unzumutbarkeit bemisst (beispielsweise Zeitaufwand und damit Kosten für die Zerlegung und den Zusammenbau der Ladung).</i></p>
ACVS	Das im Zusammenhang mit der Unteilbarkeit der Ladung eingeführte Kriterium der für den Zusammenbau entstehenden unzumutbaren Kosten ist zu schwammig und wenig praktikabel.

Art. 81 Bedingungen für Ausnahmeanhänger		
<i>¹ Beim Mitführen eines Ausnahmeanhängers ist kein weiterer Anhänger zulässig. Die Behörde kann jedoch in begründeten Fällen an Traktoren und Lastwagen höchstens zwei Ausnahmeanhänger, an den übrigen Motorfahrzeugen, ausser an Motorrädern, höchstens zwei kleine fahrbare Behälter bewilligen. Zwei Schaustellerwagen können bewilligt werden, auch wenn die gesetzliche Höchstlänge für Anhängerzüge überschritten wird.</i>		
<i>² Die Bewilligung für Ausnahmeanhänger, ausgenommen fahrbare Behälter (Art. 77 Abs. 4), wird auf den Anhänger ausgestellt und auf bestimmte Zugfahrzeuge beschränkt.</i>		
00	Zustimmung oder keine Bemerkungen	
00	Polizei	
00	Kantone	
00	Übrige kant. Stellen	
00	Übrige Stellen	Alpen-Initiative*, VCS*,
Begründung / Änderungsantrag:		
Alpen-Initiative, VCS	Auch hier fehlen die Kriterien, die es erlauben würden zu entscheiden, was ein „begründeter Fall“ ist.	
00 Ablehnung bzw. Anpassung		
00	Polizei	
00	Kantone	
00	Übrige kant. Stellen	
00	Übrige Stellen	
Begründung / Änderungsantrag:		

Art. 82 Schutzanordnungen		
<i>¹ Die Bewilligungsbehörde ordnet die Vorkehren an, die wegen der Besonderheit der Fahrzeuge nötig sind für die Sicherheit des Verkehrs und den Schutz der Fahrbahn sowie zur Vermeidung von Lärm und Verkehrsstörungen.</i>		
<i>² Bei schwierigen Strassen- und Verkehrsverhältnissen haben Fahrzeugführer und Hilfspersonen von sich aus die erforderlichen weiteren Sicherheitsmassnahmen zu treffen.</i>		
00	Zustimmung oder keine Bemerkungen	
00	Polizei	
00	Kantone	
00	Übrige kant. Stellen	
00	Übrige Stellen	Alpen-Initiative*, VCS*,
Begründung / Änderungsantrag:		
Alpen-Initiative, VCS	Keine Einwendungen. Ergänzend soll hier allerdings erwähnt werden, dass Ausnahmetransporte und Ausnahmefahrzeuge von den Strassen einen gesteigerten Gemeingebrauch machen und unter Umständen andern Ver-	

	kehrsteilnehmern (Stau, zeitweise gesperrte Strasse, stärkere Strassenabnutzung) und der Bevölkerung (z.B. zusätzlichen Lärm in der Nacht) Kosten verursacht, die nach einer entsprechenden Abgeltung verlangen, die nicht nur die administrativen Kosten der Bewilligung deckt.	
00	Ablehnung bzw. Anpassung	
00	Polizei	
00	Kantone	LU (Bau)*, BS*,
00	Übrige kant. Stellen	
00	Übrige Stellen	
Begründung / Änderungsantrag:		
LU (Bau)	Aus der Verordnung soll kein Recht zum Erhalt einer Bewilligung abgeleitet werden können. Es muss auch möglich sein, eine Bewilligung nicht zu erteilen. Der Artikel sollte um eine Möglichkeit zur Ablehnung der Durchführung eines Transportes ergänzt werden, ähnlich beim bestehenden Art. 80 Abs. 2 VRV.	
BS	<p>Neu können bisher bewilligungspflichtige Fahrten ohne Bewilligung verkehren, wenn sie bestimmte, genau definierte Voraussetzungen erfüllen. Unseres Erachtens ist die bewilligungsfreie Durchführung der im Artikel 78 bezeichneten Ausnahmetransporte nur mit der Präzisierung der Schutzanordnungen möglich.</p> <p>Abs. 2 - Die Definition "schwierige Strassen- und Verkehrsverhältnisse" ist zu allgemein gehalten und sollte angepasst und in Anlehnung an Artikel 78 ergänzt werden:</p> <p>Bei schwierigen Strassen- und Verkehrsverhältnissen sowie städtischen Verhältnissen haben Fahrzeugführer und Hilfspersonen von sich aus die erforderlichen weiteren Sicherheitsmassnahmen zu treffen. Vor Antritt der Fahrt hat sich der Lenker über die Befahrbarkeit der Strecke zu informieren. Der Chauffeur oder wenigstens eine Hilfsperson muss ortskundig sein.</p> <p>Ein 30 Meter langes und 3 Meter breites Fahrzeug kann in der Stadt Basel nicht einfach so gewendet werden. Ferner müssen in der Verordnung die Schutzvorkehrungen ausgedehnt werden, um ein mögliches Fehlverhalten ahnden zu können.</p>	

Art. 83 Zuständigkeit		
¹ Der Standortkanton oder der Kanton, in dem die bewilligungspflichtige Fahrt beginnt, erteilt die Bewilligungen für Export- und Binnenfahrten, das ASTRA für Fahrzeuge im Dienste des Bundes sowie für Import- und grenzüberschreitende Transitfahrten.		
² Jeder von der Fahrt betroffene Kanton erteilt eine Bewilligung für sein Kantonsgebiet oder gibt für Bewilligungen des ASTRA seine Zustimmung. Mit Zustimmung der betroffenen Kantone können die Bewilligungen auch für ausserkantonale Strecken erteilt werden. Bewilligungen für das Befahren von Nationalstrassen dürfen die Kantone nur mit Zustimmung des ASTRA erteilen.		
³ Für Ausnahmetransporte können Bewilligungen mit Gültigkeit für die ganze Schweiz erteilt werden, wenn:		
a.	die Achsbelastung je Achse 12 t nicht übersteigt;	
b.	der Ladungsüberhang (Art. 73 Abs. 3) nach hinten 8,0 m und nach vorne 5,0 m nicht übersteigt.	
⁴ Für Ausnahmefahrzeuge können Bewilligungen mit Gültigkeit für die ganze Schweiz erteilt werden, wenn die Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen höchstens 30 m lang, 3 m breit, 4 m hoch sowie 44 t schwer sind und die Achsbelastung je Achse 12 t nicht übersteigt; auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50 t betragen.		
⁵ Bei Ausnahmefahrzeugen kann die Bewilligung im Fahrzeugausweis als Verfügung der Behörde eingetragen werden, sofern die Voraussetzungen nach Absatz 4 und die Kreisfahrtbedingungen nach Artikel 65a eingehalten sind.		
00	Zustimmung oder keine Bemerkungen	
00	Polizei	KAPO LU*,
00	Kantone	SO (Dep. Bau)*, SZ*, AG*, TG*, ZH*,
00	Übrige kant. Stellen	COCRBT*,
00	Übrige Stellen	Alpen-Initiative*, VCS*,
Begründung / Änderungsantrag:		
KAPO LU	Die neuste Praxis hat in unserem Kanton – wie uns bekannt ist auch in anderen Kantonen – zu ersten Problemen geführt. Bis heute bestanden in den Kantonen für etliche Kunstbauten und bestimmte Streckenabschnitte Verkehrsbeschränkungen für Ausnahmetransporte in Bezug auf Länge, Breite, Höhe und Gewichten. Diese wurden im Zuge der bereits umgesetzten Neuerungen per 01.01.2008 durch die neu ausstellende Behörde ohne Rückfragen in den betroffenen Kantonen mit	

	<p>massiv erhöhten Transportgewichten oder Übermassen erteilt. Dazu ein Beispiel: Lehnenviadukt A2 galt bisher 65 t, bewilligt wurden 105 t und einmal im Konvoi 90 t + 76 t = 166 t. Es ist nicht nach vollziehbar, weshalb plötzlich die Rahmenbedingungen einseitig verändert werden. Deshalb sind unter der Zuständigkeit die Absprachen klarer zu regeln (Abs. 2 und Abs. 4 – Holprinzip für die Informationen).</p>	
COCRBT	<p>Gleiche Bemerkung wie zu Article 78, alinéa 1, lettre d: Il y aurait lieu de supprimer la deuxième phrase "il peut atteindre 50 t au maximum lorsque le parcours emprunte exclusivement des autoroutes". En effet, il faut une autorisation de l'autorité compétente pour rejoindre l'autoroute avec un tel transport spécial.</p>	
Alpen-Initiative, VCS	<p>Wir fragen uns, ob angesichts der heute viel besseren Übersicht über Strassenzustand und Verkehr die gegenseitige Zustimmung nach Absatz 2 nicht ersetzt werden könnte durch eine einfache Informationspflicht. Damit liesse sich sehr viel Verwaltungsaufwand sparen. Die Information aller zuständigen Stellen könnte über eine gemeinsame und allen Kantonen und dem ASTRA zugänglichen Datenbank erfolgen. Daraus könnte gleichzeitig auf einfachem Weg eine Statistik generiert werden.</p>	
SO (Dep. Bau)	<p>Festgelegt wird nur die maximal zulässige Achsbelastung. Für das Befahren von Brückenbauwerken ist aber in den meisten Fällen das maximale Betriebsgewicht der Fahrzeuge massgebend. Es ist deshalb das maximale Betriebsgewicht der Fahrzeuge festzulegen. Wir gehen davon aus, dass dies maximal 44 Tonnen sind.</p>	
SZ, AG, ZH	<p>Absatz 5: Diese Regelung für Ausnahmefahrzeuge ist als Kann-Vorschrift unbefriedigend, weshalb hier "kann" durch "ist" zu ersetzen ist. (AG: <i>Im Sinne der Klarheit und Rechtssicherheit ist folgende Präzisierung vorzunehmen...</i>)</p>	
AG	<p>Absatz 1: Im Zusammenhang mit der Zuständigkeit ist es wichtig, dass Doppelspurigkeiten vermieden werden. Insbesondere Grenzkantone müssen deshalb auch Importfahrten bewilligen können, sofern diese nicht Nationalstrassen berühren. Abs. 1 ist deshalb wie folgt anzupassen: Der Standortkanton oder der Kanton, in dem die bewilligungspflichtige Fahrt beginnt, erteilt die Bewilligungen für Export-, Import- und Binnenfahrten, das ASTRA für Fahrzeuge im Dienste des Bundes sowie für Import- und grenzüberschreitende Transitfahrten.</p>	
TG	<p>Die vorgeschlagene Regelung der Import-Fahrten, welche durch das ASTRA zu bewilligen sind, befriedigt in grenznahen Gebieten nicht, insbesondere wenn keine Nationalstrassen von einer solchen Fahrt betroffen sind. Damit in diesem Bereich vernünftige und effiziente Prozesse umgesetzt werden können, beantragen wir, Art. 83 Abs. 1 VRV wie folgt zu fassen: "Der Standortkanton oder der Kanton, in dem die bewilligungspflichtige Fahrt beginnt, erteilt die Bewilligungen für Export-, Import- und Binnenfahrten, das ASTRA für Fahrzeuge im Dienste des Bundes sowie für grenzüberschreitende Transitfahrten." In Abs. 5 von Art. 83 VRV ist die vorgeschlagene „Kann-Bestimmung“ zudem wie folgt abzuändern: "Bei Ausnahmefahrzeugen ist die Bewilligung im Fahrzeugausweis als Verfügung der Behörde einzutragen, sofern die Voraussetzungen nach Absatz 4 und die Kreisfahrtbedingungen nach Artikel 65a eingehalten sind."</p>	
00	Ablehnung bzw. Anpassung	
00	Polizei	
00	Kantone	LU (Bau)*, BE*, LU (Justiz)*, BS*, GL*, BL*, VD*, SG*, ZH*
00	Übrige kant. Stellen	
00	Übrige Stellen	
Begründung / Änderungsantrag:		
LU (Bau)	<p>Absatz 2: Gemäss neuester ASTRA Weisung (5. Dezember 2007) sollen die Kantone bis auf Widerruf die Gesuche im Nationalstrassenperimeter bearbeiten und die Bewilligungen erteilen. Mit dem Absatz 2 soll dies nun noch rechtlich geregelt werden. Zwei Punkte sind allerdings ungelöst. - Erstens wurden sämtliche Dokumentationen der Kunstbauten im Perimeter der Nationalstrassen auf dem Gebiet des Kantons Luzern der ASTRA Filiale in Zofingen auf eigene Weisung hin überreicht. Zurzeit fehlen die Unterlagen in der Kantonalen Verwaltung, um alle Gesuche sachlich zu</p>	

	<p>prüfen. Gemäss dem Neuen Finanzausgleich (NFA) ist die Beurteilung der Gesuche im Nationalstrassenperimeter Sache des Bundes. Somit stellt sich die Frage der Entschädigung der Kantone für die Erledigung von Aufgaben des Bundes.</p> <p>- Zweitens sind bei der Kompetenzdelegation an die Kantone die Fragen der Verantwortung und Haftung in einem Schadensfall ebenfalls nicht geregelt.</p> <p>Absatz 3: Es stellt sich die Frage, ob es sinnvoll ist, Überhänge von 8 m generell zu tolerieren. Die Erfahrung zeigt, dass mit diesen Überhängen sehr grosse Probleme in Kreisel und engen Knoten entstehen. Auch hier ist davon auszugehen, dass früher oder später die Knoten entsprechend diesem neuen Mass angepasst werden müssen. Es wäre besser, das bestehende Mass beizubehalten.</p>
BE	<p>Hier sehen wir eine Möglichkeit zur Vereinfachung der heutigen Abläufe. Wir stellen deshalb zu Abs. 2 den Antrag, einen Satz beizufügen, mit welchem ein noch zu definierendes Gewicht von mehr als 50 Tonnen festgelegt wird, bis zu dem die Kantone Autobahnstrecken ohne Zustimmung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) bewilligen können. Wir gehen davon aus, dass sich die heutige 50 t - Limite problemlos um mindestens 10 Tonnen anheben liesse.</p> <p>Bezüglich Abs. 4 gilt das zu Art. 78 Abs. 2 Erwähnte: Es gibt keine Fahrten, welche ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen. Bei Umsetzung werden für den Vor- und Nachlauf zu Autobahnfahrten bis 501 keine Bewilligungen mehr eingeholt.</p>
LU (Justiz)	<p>Die seit 1. Januar 2008 bestehende Praxis des Bundes hat in unserem Kanton – und wie uns bekannt ist, auch in anderen Kantonen – bereits zu Problemen geführt. Vorher bestanden in den Kantonen für Ausnahmetransporte Verkehrsbeschränkungen bei etlichen Kunstbauten und bestimmten Streckenabschnitten. Die neu zuständige Bundesbehörde bewilligt seit anfangs Jahr Ausnahmetransporte mit massiv erhöhten Transportgewichten und Übermassen. Diese neuen Bewilligungen wurden bis anhin ohne Rückfrage bei den betroffenen Kantonen erteilt. Beispielsweise wurde über den Lehnenviadukt der A2 mit einem zulässigen Maximalgewicht von 65 Tonnen zwei Konvois mit 105 Tonnen beziehungsweise 166 Tonnen bewilligt. Damit dies in Zukunft nicht mehr passiert, sind die Absprachen unter der Rubrik „Zuständigkeit“ klarer zu regeln (Abs. 2 und Abs. 4 – Holprinzip für die Informationen).</p>
BS	<p>In Art. 83 Abs. 2 steht der Satz: „Mit Zustimmung der betroffenen Kantone können die Bewilligungen auch für ausserkantonale Strecken erteilt werden.“ In der Praxis wird dies nicht funktionieren. Jeder der 26 Kantone bearbeitet seine Gesuche in eigener Regie und stützt sich dabei jeweils auf die besonderen Gegebenheiten seines Gebietes ab. Auch müssen sämtliche Baustellen im Kanton sowie die kantonalen Auflagen, so zum Beispiel die Nachtfahrt, berücksichtigt werden. Je nach Kanton werden die Ausnahmetransporte durch Private oder aber durch die Polizei begleitet. Dem angefragten bzw. bewilligungsgebenden Kanton entsteht somit ein enormer Mehraufwand. Er muss bei den betroffenen ausserkantonalen Behörden genaue Fahrstreckenabklärungen tätigen. Dies ist für alle Seiten mit einem zusätzlichen Zeitaufwand verbunden. Die Auskunft erteilende Behörde tätigt demzufolge kostenlos Abklärungen und teilt diese dem angefragten Kanton mit. Gemäss der heutigen Gebührenverordnung ist es in solchen Fällen nicht möglich diese Dienstleistung in Rechnung zu stellen.</p> <p>In Art. 83 Abs. 3 Bst. B heisst es: „...der Ladungsüberhang (Art. 73 Abs. 3) nach hinten 8.0 m und nach vorne 5.0 m nicht übersteigt.“ Die Praxis zeigt, dass die Formulierung ab Drehpunkt der Hinterachse (Art. 73 Abs. 3) immer wieder zu Diskussionen und Meinungsverschiedenheiten führt. Die Festlegung des Drehpunktes der Hinterachse wird unterschiedlich interpretiert und angewendet. Ein Ausnahmeanhänger/Ausnahmefahrzeug mit mehreren Achsen kann im Leerzustand bereits Überhang hinten aufweisen. Im Weiteren zeigt die Praxis, dass die Unternehmer nicht wissen, wie sie den Überhang hinten deklarieren müssen. Auch bei den Kontrollorganen bestehen teilweise unterschiedliche Ansichten bzw. verschiedene Interpretationen bezüglich des Messpunktes.</p> <p>Wir bevorzugen eine praxisnähere Formulierung. Dabei müsste der Art. 73 Abs. 3 in Betracht gezogen werden, wobei die Auslegung in Metern nach hinten definiert werden müsste.</p> <p>In Art. 83 Abs. 4 lautet der letzte Satz: „auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50 t betragen“. Dieser kann gestrichen werden. Die 50 t-Limite gilt nur und ausschliesslich auf Autobahnen. Der Transporteur muss also in jedem Falle für Kantonsstrassen (ausser bei Transit Basel - Chiasso oder Chiasso - Basel) eine Bewilligung des Abfahrtskantons sowie eines zusätzlichen Kantons (Ziel) mit sich führen!</p>
GL	<p>Zu Art. 83 Abs. 1 VRVneu:</p>

	<p>Auch wenn es gute Gründe geben mag, dass die Zuständigkeit für die Erteilung von Bewilligungen für Importfahrten beim ASTRA angesiedelt wird, hat sich die (im Zuge der Realisierung der NFA) implementierte neue Regelung aus der Sicht der Kantone anscheinend nicht bewährt. Es sollte deshalb im Rahmen der vorliegend angepackten Revision nochmals überprüft werden, ob nicht doch eine Bewilligung von Transifahrten durch die Kantone die bessere Lösung darstellt.</p> <p>Zu Art. 83 Abs. 4 VRVneu: Der letzte Satz des bezeichneten Absatzes ist zu streichen, da die fragliche Konstellation (Fahrt ausschliesslich auf der Autobahn) nach Massgabe der aktuellen Situation keine Relevanz hat und deshalb auch nicht die Möglichkeit zur Ausstellung von generell gültigen Bewilligungen für Fahrzeuge mit einem Betriebsgewicht von 50 Tonnen in der Verordnung festgeschrieben werden sollte.</p>
BL	<p>Artikel 83 Absatz 2 zweiter Satz <i>"... Mit Zustimmung der betroffenen Kantone können die Bewilligungen auch für ausserkantonale Strecken erteilt werden."</i></p> <p>In der Praxis funktioniert das interkantonale Zusammenspiel nicht. Jeder der 26 Kantone bearbeitet seine Gesuche in eigener Regie und berücksichtigt die besonderen Gegebenheiten des eigenen Kantons. Auch müssen sämtliche Baustellen im Kanton sowie die kantonalen Auflagen - z.B. die Nachtfahrt - berücksichtigt werden. Zudem werden die Ausnahmetransporte unterschiedlich begleitet, je nach Kanton durch Private oder die Polizei. Diese Gegebenheiten verursachen dem "Leadkanton" einen enormen Mehraufwand. So muss er muss bei der zuständigen Behörde des anderen Kantons oder der anderen Kantone eine genaue Fahrstreckenabklärungen vornehmen, was allen involvierten Stellen zusätzlichen Zeitaufwand verursacht. Die Auskunft erteilende Behörde tätigt demzufolge "gratis" Abklärungen und teilt sie dem "Leadkanton" mit. Gemäss heutiger Gebührenverordnung kann diese Dienstleistung nicht in Rechnung gestellt werden.</p> <p><i>Antrag: Prüfung, ob auf den zweiten Satz "Mit Zustimmung der betroffenen Kantone können die Bewilligungen auch für ausserkantonale Strecken erteilt werden." zu verzichten ist.</i></p> <p>Artikel 83 Absatz 3 Buchstabe b <i>"..., wenn der Ladungsüberhang (Artikel 73 Absatz 3) nach hinten 8.0 m und nach vorne 5.0 m nicht übersteigt."</i></p> <p>Diese Formulierung ist praxisfremd. Sie macht nur Sinn, wenn Artikel 73 Absatz 3 geändert wird (wie viele Meter nach hinten, müsste noch festgelegt werden). In der Praxis führte die Formulierung "ab Drehpunkt der Hinterachse" (Artikel 73 Absatz 3) immer wieder zu Diskussionen, weil die Festlegung des Drehpunkts der Hinterachse unterschiedlich interpretiert und angewendet wird. Ein Ausnahmeanhänger/Ausnahmefahrzeug mit mehreren Achsen kann bereits im Leerzustand einen Überhang hinten aufweisen. Nach den bisherigen Erfahrungen wissen zudem die Unternehmer nicht, wie sie den Überhang hinten deklarieren müssen. Auch die Kontrollorgane haben teils unterschiedliche Auffassungen bzw. verschiedene Interpretationen bezüglich des Messpunkts. Daher schlagen wir nachfolgend eine praxisnahe respektive praxisgerechte und für alle Beteiligten verständliche Formulierung vor. Eine solche wird seit Jahren auch von den Transporteuren gefordert.</p> <p><i>Antrag: Neu-Formulierung von Artikel 73 Absatz 3 wie folgt: "Die Ladung darf bei Motorfahrzeugen, von der Mitte der Lenkvorrichtung gemessen, höchstens 3.0 m nach vorne und bei Motorfahrzeugen und Anhängern höchstens 3.0 m (oder 77) m ab Ende der Ladefläche hinausreichen (nicht bewilligungspflichtige Masse)."</i></p> <p>Artikel 83 Absatz 4 letzter Satz <i>"...; auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50t betragen."</i></p> <p>Die 50 Tonnen-Regelung gilt ausschliesslich auf Autobahnen. Für Kantonsstrassen muss der Transporteur in jedem Fall (ausser beim Transit "Basel-Chiasso" oder "Chiasso-Basel") zusätzlich noch eine Bewilligung des Abfahrtskantons und eine solche des Zielkantons mit sich führen.</p> <p><i>Antrag: Streichung des letzten Satzteils "auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50t betragen".</i></p>
VD	<p>Article 83, alinéa 4 :</p> <p>«Pour les véhicules spéciaux, des autorisations valables pour toute la Suisse peuvent être délivrées lorsque les véhicules ou les ensembles de véhicules n'excèdent pas 30 m</p>

	de longueur, 3 m de largeur, 4 m de hauteur, 44 t de poids effectif et 12 t de charge par essieu ; <i>le poids effectif peut atteindre 50 t au maximum lorsque le parcours emprunte exclusivement des autoroutes</i> ». Même remarque qu'à l'article 78, al 1, lettre d.
SG	Zur Verhinderung von Doppelspurigkeiten und unbegründeten Unterscheidungen schlagen wir vor, dass der Standortkanton oder der Grenzkanton auch Importfahrten bewilligen kann. Art. 83 Abs. 1 könnte wie folgt lauten: "Der Standortkanton oder der Kanton, in dem die bewilligungspflichtige Fahrt beginnt, erteilt die Bewilligungen für Export-, Import- und Binnenfahrten, das ASTRA für Fahrzeuge im Dienste des Bundes sowie für grenzüberschreitende Transitfahrten." In Abs. 5 ist "kann" durch "ist" zu ersetzen.
ZH	Art. 83 Abs. 1: Insbesondere für die Grenzkantone ist es wichtig, dass sie auch Importfahrten bewilligen können, sofern sie nicht Nationalstrassen berühren. Um Doppelspurigkeiten zu vermeiden, schlagen wir deshalb folgenden Wortlaut dieses Absatzes vor: "Der Standortkanton oder der Kanton, in dem die bewilligungspflichtige Fahrt beginnt, erteilt die Bewilligungen für Export-, Import- und Binnenfahrten, das ASTRA für Fahrzeuge im Dienste des Bundes sowie für grenzüberschreitende Transitfahrten." Art. 83 Abs. 4: Hier ist der letzte Satzteil "... auf Fahrten, die ausschliesslich auf der Autobahn erfolgen, kann das Betriebsgewicht bis 50 t betragen" zu streichen, weil es praktisch gar nicht möglich ist, dass ein Ausnahmefahrzeug mit 50 t Betriebsgewicht ausschliesslich auf der Autobahn verkehrt, da es irgendwo auf die Autobahn auffahren und diese auch wieder verlassen muss. Art. 83 Abs. 5: Diese Regelung für Ausnahmefahrzeuge ist als Kann-Vorschrift unbefriedigend, weshalb hier "kann" durch "ist" zu ersetzen ist.

Art. 84 Verhalten im Verkehr		
¹ Die Fahrzeugführer müssen so fahren, dass die andern Strassenbenützer möglichst wenig behindert werden. Andern Fahrzeugen ist das Kreuzen und Überholen zu erleichtern, nötigenfalls durch Halten ausserhalb der Fahrbahn.		
² Mit Ausnahmefahrzeugen und auf Ausnahmetransporten darf aus zwingenden Gründen und bei genügenden Sicherheitsmassnahmen von den Verkehrsregeln sowie signalisierten oder markierten Anordnungen abgewichen werden.		
00	Zustimmung oder keine Bemerkungen	
00	Polizei	
00	Kantone	SZ*, ZH*
00	Übrige kant. Stellen	
00	Übrige Stellen	
Begründung / Änderungsantrag:		
SZ, ZH	Absatz 2: Wir beantragen, dass der 2. Satz des geltenden Art. 85 Abs. 3 SVG nicht weggelassen, sondern hier angefügt wird, nachdem sich diese zusätzliche Bestimmung in der Praxis bewährt hat.	
00	Ablehnung bzw. Anpassung	
00	Polizei	
00	Kantone	
00	Übrige kant. Stellen	
00	Übrige Stellen	
Begründung / Änderungsantrag:		

2. Sonntags- und Nachtfahrverbot

Art. 91 Grundsatz
¹ Das Sonntagsfahrverbot gilt an allen Sonntagen und an den folgenden Feiertagen: Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, 1. August, Weihnachten und am 26. Dezember, wenn Weihnachten nicht auf einen Montag oder Freitag fällt. Wird in einem Kanton oder Kantonsteil einer dieser Tage nicht gefeiert, so gilt dort auch das Sonntagsfahrverbot nicht.

² Das Nachtfahrverbot gilt von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr.

³ Unter das Sonntags- und Nachtfahrverbot fallen:

- a. schwere Motorwagen (Art. 10 Abs. 2 VTS);
- b. gewerbliche Traktoren und Arbeitsmotorwagen;
- c. Sattelmotorfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtzugsgewicht (Art. 7 Abs. 6 VTS) von über 5 t;
- d. Fahrzeuge, die einen Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht (Art. 7 Abs. 4 VTS) von mehr als 3,5 t mitführen.

⁴ Vom Sonntags- und Nachtfahrverbot sind ausgenommen:

- a. Fahrzeuge zum Personentransport;
- b. landwirtschaftliche Fahrzeuge;
- c. Fahrzeuge, die einen Sattelanhänger mit einem zum Wohnen dienenden Aufbau mitführen;
- d. Fahrten der Feuerwehr, des Zivilschutzes, der Sanität, der Polizei und des Militärs sowie Fahrten zur Hilfeleistung bei Katastrophen;
- e. gewerbliche Traktoren, Motorkarren und Arbeitskarren sowie deren Anhänger, sofern die Fahrzeuge während den Verbotzeiten ausschliesslich für landwirtschaftliche Fahrten verwendet werden (Art. 86 ff.).
- f. Fahrten der Schweizerischen Post oder im Auftrag der Schweizerischen Post im Rahmen der Universaldienstverpflichtung (Art. 2 des Postgesetzes vom 30. April 1997);
- g. Beförderungen von Lebensmitteln (Art. 3 des Lebensmittelgesetzes vom 9. Okt. 1992, LMG), die nicht tiefgefroren, ultra-hocherhitzt oder sterilisiert sind und deren Verbrauchsfrist höchstens 30 Tage beträgt;
- h. Transporte von Schlachttieren und Sportpferden;
- i. Transporte von Schnittblumen;
- j. Beförderungen von Tageszeitungen mit redaktionellem Inhalt sowie Fahrten für aktuelle Fernsehreportagen.

⁵ Vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen sind ferner Fahrten zur Hilfeleistung bei Unfällen, Fahrzeugpannen und Betriebsstörungen, namentlich in öffentlichen Transportunternehmungen und im Flugverkehr, sowie Fahrten bei Winterdiensteinsätzen.

⁶ Bei Fahrten im Auftrag der Schweizerischen Post nach Absatz 4 Buchstabe f muss der Fahrzeugführer das Auftragsverhältnis schriftlich nachweisen können.

⁷ Bei den Fahrten nach Absatz 4 Buchstaben f-j kann ein Viertel des Ladevolumens des Fahrzeugs mit anderen Gütern aufgefüllt werden. Dem Transport darf eine Leerfahrt von höchstens 30 Minuten vorangehen oder nachfolgen. Bei längeren, unumgänglichen Leerfahrten ist eine Bewilligung nach Artikel 92 Absatz 4 erforderlich.

⁸ Bei Fahrten während des Sonntags- oder Nachtfahrverbots ist jede vermeidbare Ruhestörung zu unterlassen.

00 Zustimmung oder keine Bemerkungen		
00	Polizei	KAPO NW*, KAPO OW*,
00	Kantone	BE,
00	Übrige kant. Stellen	COCRBT*,
00	Übrige Stellen	
Begründung / Änderungsantrag:		
KAPO NW	Im Artikel 91 (Grundsatz) Absatz 7 wurde neu die Möglichkeit geschaffen, dass zusätzliche Güter bei Beförderungen der Post, von Lebensmitteln, von Schlachttieren/Sportpferden, Schnittblumen und Tageszeitungen transportiert werden dürfen. Diese Änderung können wir grundsätzlich befürworten. Problematisch scheint uns lediglich der Vollzug, wenn es nämlich darum geht, bei Kontrollen ein Viertel des erlaubten Ladevolumens (Volumen des Fahrzeugs) zu bestimmen und zu ahnden.	
COCRBT	<p><i>Alinéa 1:</i> La problématique de l'interdiction de circuler les jours fériés n'est toujours pas réglée. Notre ouverture à l'Europe au niveau économique va dans une unité de doctrine en matière législative notamment sur le transit par voie routière. Dans ce sens, l'abolition de la seconde phrase de l'alinéa 1 permettrait de la solutionner. En effet, il semble que l'intérêt public, dans un domaine spécifique comme la circulation routière, prime sur certaines sensibilités cantonales.</p> <p><i>Alinéa 4, lettres f à j:</i> En l'état actuel, ces exceptions sont discriminatoires envers d'autres transports.</p> <p><i>Alinéa 7:</i> Il est fait mention de "quart du volume de chargement". Il faut ôter la notion "volume" et parler de quart du chargement. La notion "une course à vide de 30 minutes au maximum peut précéder ou suivre le transport" cette disposition n'apporte pas de plus value.</p>	
KAPO OW	Art. 91 Abs. 7 kann durch die Polizei nicht oder nur schwer überprüft werden. Die Erfahrung zeigt, dass mit dieser Ausnahme die Abgrenzung zur Legalität verwässert wird. Aus Sicht der Polizei macht es keinen Sinn, eine Ausnahme weiter auszubauen, welche weder begründbar noch überprüfbar ist.	

00		Ablehnung bzw. Anpassung
00	Polizei	KAPO VS*,
00	Kantone	SZ*, GR*, LU (Bau)*, BS*, BL*, VD*, SG*,
00	Übrige kant. Stellen	ACVS*,
00	Übrige Stellen	Alpen-Initiative*, ASTAG*, FRS*, CH-Presse*, [Centre Patronal*], [SVLT*], KEP&Mail*, AGVS*, VCS*,
Begründung / Änderungsantrag:		
KAPO VS	<p>"Le quart du chargement du véhicule peut-être occupé par d'autres marchandises". Lors des contrôles de nuit, il est difficile d'estimer si le chargement respecte cette prescription.</p> <p>"Une course à vide de 30 minutes au maximum peut précéder ou suivre le transport". Est-ce vraiment nécessaire ? Une autorisation est en effet délivrée lorsqu'une livraison doit être effectuée de nuit. Le maintien de cette consigne ne ferait que compliquer la tâche de nos agents de police. Elle doit dès lors être supprimée.</p>	
Alpen-Initiative, VCS	<p>Satz 2 von Absatz 1 schafft eine unübersichtliche Situation. Genauso könnte man umgekehrt verfügen, dass das Sonntagsfahrverbot auch für alle zusätzlich kantonalen Feiertage gilt. Im Sinne einer Vereinheitlichung plädieren wir für die Streichung von Satz 2.</p> <p>Absatz 2 ist heute überflüssig, da die Sperrzeiten im Strassenverkehrsgesetz stehen.</p> <p>Wir lehnen die Befreiung von der Bewilligungspflicht für die Fälle der Buchstaben f bis j von Art. 91 Absatz 4 ab. Einverstanden erklären könnten wir uns allenfalls dann, wenn Buchstabe g restriktiver formuliert wird. Wir sehen nicht ein, warum für Lebensmittel mit einer Verbrauchsfrist bis zu 30 Tagen eine Dringlichkeit besteht.</p>	
ASTAG, FRS, AGVS	<p>Absatz 7: Die vorgeschlagene Begrenzung auf eine 30-minütige Leerfahrt ist praxisfremd und deshalb nicht einzuführen. Beim reinen Strassentransport muss eine 60-minütige Leerfahrt erlaubt sein, weil diese Zeit in bestimmten Fällen erforderlich ist, um einen zulässigen Abstellplatz zu finden. Beim Kombiverkehr muss eine 90-minütige Leerfahrt erlaubt sein, weil diese Zeit in bestimmten Fällen für den Vor- bzw. Nachlauf erforderlich ist.</p>	
CH-Presse	<p>Absatz 4 Buchstabe j: Mit Bezug auf die konkrete Vorlage möchten wir Ihnen eine redaktionelle Anpassung beantragen. In Art. 91 Abs. 4 lit. j des Entwurfs ist von einer Bewilligungsausnahme für «Tageszeitungen mit redaktionellem Inhalt» die Rede. Wir begrüßen dies grundsätzlich und sind überzeugt, dass damit einem gesellschaftlichen Bedürfnis nach zeitgerechter Zustellung mit aktuellen Informationen entsprochen wird. Es dürfte aber kaum die Intention der Vorlage sein, diese Praxis tatsächlich nur auf eigentliche Tageszeitungen anzuwenden. Gerade bei regionalen Presseerzeugnissen, welche sehr wohl mit aktuellen Informationen über das Geschehen in der Region berichten, ist das tägliche Erscheinen eher die Ausnahme. Am Erscheinungstag ist die Frühzustellung zu den Haushalten für solche Publikationen aber sehr wohl essentiell, weshalb eine Einschränkung der Bewilligungsausnahme auf reine Tageszeitungen nicht sinnvoll wäre.</p> <p>Deshalb empfehlen wir Ihnen, die Ausnahmeregel in Art. 91 Abs. 4 lit. j VRV auf «Presseerzeugnisse mit redaktionellem Inhalt» zu beziehen. Mit dieser kleinen Änderung liesse sich eine inhaltlich verfehlt Ausgrenzung schon im Gesetzestext vermeiden.</p>	
SZ, ZH	<p>Die neu in Art. 91 Abs. 4 Bst. f - j des Revisionsentwurfs umschriebenen Transportfahrten ohne Bewilligung in der Nacht und an Sonntagen sowie allgemeinen Feiertagen bilden den Kern des Revisionsentwurfes zu den Bestimmungen betreffend Sonntags- und Nachtfahrverbot (Art. 91 - 93 VRV). Auch wenn diese Revision für die betroffenen Unternehmen eine geringfügige Entlastung durch den Wegfall des Bewilligungserfordernisses bringen würde, sprechen gewichtigere Gründe gegen diese Änderung. Nachdem die Anzahl der bewilligten Fahrten des Schwerverkehrs vor allem nachts in den letzten Jahren klar zugenommen hat, besteht die grosse Gefahr, dass mit der vorgeschlagenen Lockerung der Bewilligungspflicht noch ein erheblicher Anteil von missbräuchlichen Fahrten nachts und an Sonn- und Feiertagen hinzukommen wird. Es darf diesbezüglich nicht davon ausgegangen werden, dass die Polizei den Kontrollaufwand hier im nötigen Umfang erhöhen könnte. Zudem ist nicht zu übersehen, dass durch diese Neuregelung einzelne Branchen gegenüber anderen bevorteilt würden. Schlussendlich ist noch darauf hinzuweisen, dass die Einschränkung im Revisionsentwurf durch Art. 91 Abs. 7 VRV, dass diese Fahrten nur dann bewilligungsfrei zulässig sind, wenn eine vorangehende oder nachfolgende Leerfahrt höchstens 30 Minuten dauert, völlig realitätsfremd ist. Gemäss den Erfahrungen der Bewilligungsbehörden sind die erforderlichen Leerfahrten in der Realität regelmässig länger, d.h. es wäre dann auch unter dem neuen Recht regel-</p>	

	<p>mässig wieder eine Bewilligung erforderlich. Dass deshalb in der Praxis die Gefahr von Missbräuchen betreffend die zulässige Leerfahrtsdauer ausserordentlich gross wäre, liegt auf der Hand, zumal die Dauer der Leerfahrt kaum kontrollierbar wäre.</p> <p>Wir lehnen deshalb den gesamten Revisionsvorschlag betreffend Sonntags- und Nachtfahrverbot ab und beantragen die Beibehaltung der jetzigen Regelung von Art. 91 - 93 VRV.</p>
GR	<p>Gemäss den Erläuterungen zu Art. 91 Abs. 4 lit. f – j E-VRV wird ausgeführt, dass bei diesen Gütern die Dringlichkeit und Unvermeidbarkeit der Fahrten ohne Weiteres als gegeben betrachtet werde.</p> <p>Die Kantonspolizei Graubünden – als Bewilligungsbehörde für Nacht- und Sonntagsfahrten im Kanton Graubünden – gibt demgegenüber zu bedenken, dass immer wieder Anträge zurückgewiesen worden seien, welche nicht der Dringlichkeit und der Unvermeidbarkeit zugeordnet werden konnten.</p> <p>Mit einer Freigabe der besagten Fahrten wird zudem die Risikobereitschaft der Unternehmen, Fahrten durchzuführen, die nicht unbedingt dringlich und unvermeidbar sind, und somit nicht gesetzeskonform sind, grösstwahrscheinlich zunehmen. Die Kontrolltätigkeit der Polizei mag zwar – wie in den Erläuterungen ausgeführt – effektiver werden, da nicht mehr nur das Mitführen der Sonntags- oder Nachtfahrerbewilligung, sondern die tatsächlich mitgeführte Ladung kontrolliert werden muss.</p> <p>Nichtsdestotrotz können Kontrollen nur sporadisch durchgeführt werden, weshalb ein Aufweichen des Sonntags- und Nachtfahrverbots durch den Bewilligungswegfall nicht ausgeschlossen werden kann. Aus diesen Überlegungen beantragen wir Ihnen, die bisherige Lösung beizubehalten.</p>
LU (Bau)	<p>Buchstaben f bis j: Die unter die Buchstaben f bis j fallenden Transporte resp. Güter sollen neu ohne Bewilligung in der Nacht und am Sonntag durchgeführt resp. transportiert werden dürfen. Es gibt keine klare Definition, was alles unter den erwähnten Ausnahmen der Buchstaben f bis j toleriert werden soll. Der Spielraum ist sehr gross und die Kontrollen haben auch in diesem Fall die Polizei durchzuführen. Will man dies korrekt und gezielt machen, ist auch hier der Aufwand unverhältnismässig gross. Besteht eine Bewilligungspflicht, so kann bereits im Vorfeld entsprechend selektionierte resp. Einfluss genommen werden. Diese Änderungen geben den Unternehmern einen relativ grossen Freiraum und dem Missbrauch sind keine Grenzen gesetzt.</p>
Centre Patronal	<p>Nous émettrons toutefois une réserve s'agissant du contenu de l'article 91, alinéa 7 ; en effet, aucune explication n'est fournie pour justifier la mesure des 30 minutes et son application qui pourrait s'avérer problématique. En effet, à quel moment débute la période des 30 minutes ? Qu'en est-il si le transporteur se trouve dans un bouchon ou qu'un élément quelconque l'empêche d'atteindre un emplacement autorisé dans le temps imparti ? Y a-t-il une marge d'appréciation, et si oui, qui est à même de la définir ? Toutes ces interrogations nous poussent à demander que la mesure proposée soit revue soit en augmentant le délai des 30 minutes, soit en supprimant ce délai et en le remplaçant par un alinéa plus proche de celui qui est entré en vigueur le 1er janvier 2007 (art. 92, chiffre 6, OCR) et qui mentionne qu'une course à vide est autorisée si elle est nécessaire et inévitable.</p> <p>Nous rappellerons que les transporteurs n'ont aucun intérêt à multiplier les courses à vide, vu les taux importants de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Lorsqu'ils réalisent de telles courses, ce n'est donc pas par choix, mais par obligation.</p>
SVLT	<p>Wir danken Ihnen für die Einladung zur Anhörung. Da unsere Mitglieder kaum direkt von den Neuerungen betroffen sind, verzichten wir auf eine konkrete Stellungnahme. Als intensive Beobachter und Nutzer der Möglichkeiten im Strassenverkehr erlauben wir uns trotzdem, den Wortlaut im Artikel 91, Absatz 7, zu bemängeln. Wir bezweifeln die Tauglichkeit der vorgeschlagenen Begrenzung auf eine 30-minütige Leerfahrt, diese sollte auf 60 Minuten ausgedehnt werden.</p>
KEP&Mail	<p>Für unsere Mitglieder sind die Bestimmungen zum Nacht- und Sonntagsfahrverbot von lebenswichtiger Bedeutung, denn wenn sie ihre Dienstleistungen nicht im Nachtsprung zu erbringen vermögen, sind sie in keiner Weise wettbewerbsfähig mit der Post. Dazu kommt, dass die privaten Dienstleister wie die Post ebenfalls Universaldienstleistungen erbringen und in der ganzen Schweiz Sendungen abholen und zustellen, auch in abgelegenen Berggegenden. Deshalb sind sie auch konzessioniert. Sie erbringen diese Dienstleistung nicht aus einer rechtlichen Verpflichtung heraus, sondern auf Grund der Bedürfnisse ihrer Kunden. Diese würden nicht akzeptieren, dass ein Dienstleister nur einen Teil ihrer Versandbedürfnisse erledigt und sie den Rest der Post übergeben müssten. So gesehen macht es keinen Unterschied, ob eine Pflicht zur Grundversorgung besteht oder nicht. Die Kunden haben bei jedem Dienstleister denselben Anspruch auf Universaldienst. Alle Dienstleister müssen die Kunden in der ganzen Schweiz am nächsten Tag zur selben Zeit erreichen können. Nur so ist fairer Wettbewerb möglich.</p>

	<p>Die heutige Regelung ist völlig unbefriedigend und wir wehren uns dagegen, dass diese gemäss Ihren Vorschlägen noch schlechter werden soll. Heute ist es auf Biegen und Brechen noch möglich, dass die konzessionierten Paketdienstleister für einzelne Fahrten vom Standortkanton eine Ausnahmegewilligung kriegen. Diese Fahrten werden jedoch regelmässig in verschiedenen Kantonen kontrolliert. Dabei werden die Fahrzeuge oftmals bis 05h00 angehalten, weil der entsprechende Kanton die Bewilligung eines anderen Kantons nicht akzeptieren will. Die Folge davon sind Verspätungen bei der Auslieferung und verärgerte Kunden. Im Gegenzug hat die Post eine Generalvollmacht zu Universaldienst-Fahrten während der Nacht und darf erst noch 25% des Ladevolumens mit Wettbewerbssendungen auffüllen. Da diese Fahrten der Post von niemandem kontrolliert werden, ist nicht auszuschliessen, dass auch nicht notwendige Fahrten nachts ausgeführt werden und das Ladegut nicht immer den festgelegten Prozentwerten entspricht.</p> <p>Unsere Mitglieder DHL und DPD, welche den Hauptanteil an Sendungen im Universaldienst ausserhalb der Post befördern, benötigten heute zusammen nachts lediglich 14 Transporte auf klar definierten Strecken. Wir sind deshalb überzeugt, dass bei Anwendung derselben strikten Bewilligungsregeln bei der Post insgesamt keine wesentliche Mehrbelastung in der Nacht auftritt.</p> <p>Wie eingangs erwähnt, nehmen wir lediglich zum Nacht- und Sonntagsfahrverbot bezüglich Transporte im Universaldienst Stellung. Wir sind mit den diesbezüglichen Änderungsvorschlägen im Artikel 91 in keiner Weise einverstanden, weil Sie der Post praktisch einen vollständigen Freipass für Nacht- und Sonntagsfahrten geben. Die privaten Dienstleister werden völlig ausgeschlossen und haben nicht einmal mehr in den äusserst restriktiven Ausnahmebestimmungen Platz. Es geht nicht an, dass die heutige Regelung, die für private Dienstleister ohnehin schon diskriminierend ist, nochmals deutlich verschlechtert wird. Dieses Ansinnen steht in krassem Widerspruch zur Haltung des Bundesrates, der sich zu einer rascheren Liberalisierung mit gleich langen Spiesen bekennt. Mit der anstehenden Verordnungsänderung muss die Chance gepackt werden, endlich gleich lange Spiesse im Universaldienst zu schaffen.</p> <p>Der Artikel 91, Absatz 4, Buchstabe f ist deshalb sinngemäss wie folgt zu ändern: „Fahrten der Schweizerischen Post und von Unternehmen, die für die Beförderung von Sendungen im Universaldienst konzessioniert sind sowie deren Auftragnehmer.“</p> <p>Im Artikel 91, Absatz 6 müssen die privaten Konzessionäre ebenfalls hinzugefügt werden. Die einzige Alternative zu dieser Regelung ist ein Nachtfahrverbot für alle ohne jede Ausnahme. Ob das jedoch die Kunden akzeptieren würden, bleibt dahingestellt. Wir danken Ihnen dafür, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen und dem Wettbewerb im Postmarkt und seinen Kunden keine neuen Hindernisse in den Weg legen, sondern für faire Bedingungen sorgen.</p>
BS	<p>Mit diesen neuen Formulierungen könnte es tendenziell zu einer schleichenden Aufhebung des Nacht- und Sonntagsfahrverbotes kommen. Für die Polizei als Kontrollorgan dürfte es schwierig werden festzustellen, was eine unumgängliche Leerfahrt ist. Selbst wenn der Änderungsvorschlag schliesslich Aufnahme in der VRV finden sollte, würde ein Eintrag in der Sonderbewilligung wie "Unumgängliche Leerfahrten sind zulässig" nicht ausreichen. Für den Transporteur ist jede Fahrt "unumgänglich" und bei Strassenkontrollen wäre mangels Kenntnissen der Tatsachen, die zur Bewilligungserteilung geführt haben, nicht zu beurteilen, ob die Fahrt zulässig ist. Mit der Erteilung einer Sonntags- und Nachtfahrtbewilligung für ein bestimmtes Gut, ist nicht automatisch und zwingend eine Leerfahrt verbunden. Die Bewilligungsbehörde muss daher bei jedem Antrag um eine Leerfahrt prüfen, ob die in Artikel 92 Abs. 1 VRV verlangten materiellen Voraussetzungen erfüllt sind und darf den Entscheid, ob eine Leerfahrt unumgänglich ist, nicht dem Transporteur überlassen. Erfüllt der Gesuchsteller die materiellen Voraussetzungen nach Auffassung der Bewilligungsbehörde, so ist die bewilligte Leerfahrt in der Sonderbewilligung klar zu umschreiben, damit bei Strassenkontrollen eine zweifelsfreie Überprüfung erfolgen kann.</p> <p>Es bestehen zudem Bedenken, ob die Kontrolltätigkeit der Polizei effektiver wird, wenn diese anstelle einer Bewilligung die tatsächlich mitgeführte Ladung kontrollieren muss, um feststellen zu können, ob die Nacht- oder Sonntagsfahrt zulässig ist oder nicht. Erfolgen Transporte mit Verpackungen oder Behältern, die keinen Einblick auf das Ladegut erlauben, wird die Kontrolltätigkeit der Polizei erschwert oder gar verunmöglicht.</p>
BL	<p>Artikel 91 - 93 (Sonntags- und Nachtfahrverbot) Tendenziell könnte es zu einer schleichenden Aufhebung des Sonntags- und Nachtfahrverbots</p>

	<p>kommen. Für die Kontrollorgane dürfte es schwierig sein, festzustellen, was eine "unumgängliche Leerfahrt" im Sinne von Artikel 92 Absatz 4 ist. Selbst bei Aufnahme des Änderungsvorschlags in die VRV würde eine Eintragung in der Sonderbewilligung wie "Unumgängliche Leerfahrten sind zulässig" nicht ausreichen. Aus der Sicht des Transporteurs ist jede Fahrt unumgänglich und bei Strassenkontrollen könnte die Zulässigkeit der Sonntags- oder Nachtfahrt mangels Kenntnis der Tatsachen, die zur Bewilligungserteilung geführt haben, gar nicht beurteilt werden. Mit Erteilung einer Sonntags- und Nachtfahrtbewilligung für ein bestimmtes Gut ist nicht automatisch und zwingend eine Leerfahrt verbunden. Die Bewilligungsbehörde muss daher bei jedem Antrag um eine Leerfahrt prüfen, ob die in Artikel 92 Absatz 1 VRV verlangten materiellen Voraussetzungen erfüllt sind. Sie darf den Entscheid, ob eine Leerfahrt unumgänglich ist, nicht dem Transporteur überlassen. Erfüllt der Gesuchsteller aus der Sicht der Bewilligungsbehörde die Bewilligungsvoraussetzungen, so ist die bewilligte Leerfahrt in der Sonderbewilligung klar zu umschreiben, damit bei Strassenkontrollen eine zweifelsfreie Überprüfung erfolgen kann.</p>
VD	<p>Article 91, alinéa 1: «L'interdiction de circuler le dimanche s'applique à tous les dimanches et aux jours fériés suivants : Nouvel An, Vendredi saint, lundi de Pâques, Ascension, lundi de Pentecôte, 1er août, Noël et le 26 décembre lorsque Noël ne tombe pas un lundi ou un vendredi. Si dans un canton ou dans une partie du canton un de ces jours n'est pas férié, l'interdiction de circuler le dimanche ne s'y applique pas».</p> <p>Il serait opportun de supprimer la deuxième phrase. En effet, la doctrine en matière législative notamment le transit par voie routière tend à une harmonisation avec l'Europe.</p> <p>Article 91, alinéa 7: «Pour les courses visées à l'art. 4, let. f à j, le quart du volume de chargement du véhicule peut être occupé par d'autres marchandises. Une course à vide de 30 minutes au maximum peut précéder ou suivre le transport. Pour les courses à vide inévitables plus longues, une autorisation conforme à l'art. 92, al. 4, est requise». Il est fait mention de "quart du volume de chargement". Il faut ôter la notion "volume" et parler de quart du chargement. La notion de course à vide de 30 minutes au maximum peut précéder ou suivre le transport n'est pas opportune. Il vaudrait mieux afin d'harmoniser le texte de l'OCR de remplacer cette phrase par une course à vide est autorisée si elle est nécessaire et inévitable, terme qui figure déjà à l'art. 92, chiffre 6. Les transporteurs n'ont pas intérêt à multiplier les courses à vide car ils doivent payer la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).</p>
SG	<p>Wir schlagen für Abs. 6 folgende klarere Formulierung vor: "Bei Fahrten im Auftrag der Schweizerischen Post nach Abs. 4 Buchstabe f muss der Fahrzeugführer einen schriftlichen Auftrag mitführen und den Kontrollorganen auf Verlangen vorweisen." Um Auslegungsproblemen zu begegnen, sollte der Begriff "unumgängliche Leerfahrt" in Abs. 7 präzisiert oder anhand von (nicht abschliessend aufgezählten) Beispielen einschränkend umschrieben werden. Schliesslich sollte auch geregelt werden, ob die Weiterfahrt zu verhindern ist, wenn keine Bewilligung vorhanden ist oder die Leerfahrt nachweislich länger als 30 Minuten gedauert hat.</p>
ACVS	<p>Die Lockerung der neu in Art. 91 Abs. 4 lit. f – j VRV umschriebenen Transportfahrten ohne Bewilligung in der Nacht und an Sonntagen wird aus polizeilicher Sicht abgelehnt. Es sprechen gewichtige Gründe gegen diese Änderung. Zum einen wird mit der beabsichtigten Aufhebung der Bewilligungspflicht mit dem bisher fest etablierten Grundsatz des generellen Nacht- und Sonntagsfahrverbotes für den Schwerverkehr gebrochen. Zum Anderen hat die Anzahl der bewilligten Fahrten des Schwerverkehrs vor allem nachts in den letzten Jahren klar zugenommen. Es besteht deshalb die grosse Gefahr, dass mit der vorgeschlagenen Lockerung der Bewilligungspflicht noch ein erheblicher Anteil an missbräuchlichen Fahrten nachts und an Sonn- und Feiertagen hinzukommen wird. Zudem führt auch in diesem Bereich die Vereinfachung für die Unternehmer und die Verwaltung zu einem erheblichen Mehraufwand der Frontpolizeikräfte. Es ist zu befürchten, dass die Polizei - neben ihren umfangreichen weiteren Aufgaben - den Kontrollaufwand nicht im nötigen Umfang erhöhen könnte.</p> <p>Praktische Probleme beim Vollzug ergeben sich bei bewilligungsfreien Leerfahrten von maximal 30 Minuten gemäss Art. 91 Abs. 7 VRV. Gemäss den Erfahrungen der Bewilligungsbehörden sind die erforderlichen Leerfahrten in der Realität regelmässig länger, d.h. es wäre dann auch unter dem neuen Recht regelmässig wieder eine Bewilligung erforderlich. Dass deshalb in der Praxis die Ge-</p>

	fahr von Missbräuchen betreffend die zulässige Leerfahrtsdauer ausserordentlich gross wäre, liegt auf der Hand, zumal die Dauer von Leerfahrten kaum kontrollierbar ist.

Art. 92 Bewilligungen

¹ Wenn die Fahrt am Sonntag oder zur Nachtzeit dringend ist und weder durch organisatorische Massnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann, werden Sonntags- und Nachtfahrbewilligungen erteilt:

a. zur Beförderung von Zirkus-, Schausteller-, Marktfahrer-, Orchester-, Theatermaterial und dergleichen;

b. für Fahrten beim Bau und Unterhalt von Strassen und Gleisanlagen sowie von Werkleitungen wie Strom-, Wasser-, Telekomleitungen;

c. zur Verschiebung von verkehrsstörenden Ausnahmefahrzeugen und Ausnahmetransporten.

² Der Standortkanton oder der Kanton, in dem die bewilligungspflichtige Fahrt beginnt, erteilt die Ausnahmbewilligung mit Gültigkeit für die ganze Schweiz. Die Zuständigkeit des Standortkantons entfällt, wenn sein Gebiet nicht berührt wird. Für Fahrzeuge des Bundes ist das ASTRA zuständig.

³ Zu weiteren Fahrten als nach Absatz 1 Buchstaben a–c dürfen Ausnahmbewilligungen nur mit Zustimmung des ASTRA erteilt werden. In einem dringenden Fall kann der Kanton eine unerlässliche Fahrt von sich aus gestatten unter Mitteilung an das ASTRA.

⁴ Die Bewilligung wird erteilt für den Transport auf kürzester Strecke und nötigenfalls für eine unumgängliche Leerfahrt.

00	Zustimmung oder keine Bemerkungen	
00	Polizei	KAPO LU*,
00	Kantone	BE*,
00	Übrige kant. Stellen	COCRBT*,
00	Übrige Stellen	

Begründung / Änderungsantrag:

KAPO LU	Abs. 1 soll nicht abschliessend formuliert werden. Es fehlen z. B. dringende Fahrten wie Heizöllieferungen – subsumiert unter dem Begriff Versorgungsfahrten - in Ausnahmefällen. Gerade in diesen Fällen (Bezug auf Abs. 3) kann beim Astra keine Zustimmung eingeholt werden. Der Standortkanton, oder der Kanton in dem die bewilligungspflichtige Fahrt beginnt, macht in jedem Fall eine Mitteilung an das ASTRA (gemäss Abs. 3). Allgemein gilt, dass erteilte Auflagen unterwegs durch die lokalen Behörden möglichst einfach umsetzbar sein müssen.
COCRBT	<i>Alinéas 2 et 3:</i> La police pourra-t-elle délivrer des autorisations pour les véhicules mentionnés à l'article 91, alinéa 3, qui transportent des marchandises mentionnées à l'article 92, alinéa 1, lettre a, ainsi que pour des courses effectuées selon les lettres b & c du même alinéa.
BE	Aufhebung alter Absatz 4: Gemäss Art. 91 Abs. 4 lit. g sind Lebensmittel ausgenommen, deren Verbrauchsfrist länger als 30 Tage beträgt; darunter fallen (neben anderem) die meisten Getränke, welche somit an Sonntagen nicht für Veranstaltungen transportiert werden dürften. Da dies wenig Sinn macht, ist eine entsprechende Ergänzung vorzunehmen. Zu Art. 93: In der Praxis werden unter den Kantonen entweder gar keine Bewilligungskopien mehr versandt oder es besteht kein Interesse mehr daran. Wir stellen daher den Antrag, die Passage über den Versand von Bewilligungskopien ersatzlos aus Abs. 2 zu streichen.

00	Ablehnung bzw. Anpassung	
00	Polizei	
00	Kantone	
00	Übrige kant. Stellen	ACVS*
00	Übrige Stellen	Alpen-Initiative*, VCS*,

Begründung / Änderungsantrag:

Alpen-Initiative, VCS	Auch hier wäre eine Vereinfachung möglich, wenn die Bewilligungen grundsätzlich alle von den Kantonen erteilt, aber in einer gemeinsamen Datenbank erfasst würden.
ACVS	Abs. 1 soll nicht abschliessend formuliert werden. Es fehlen dringende Versorgungsfahrten wie Heizöllieferungen.

Liste der Anhörungsadressaten

1.	Kantonale Stellen / Services cantonaux / Servizi cantonali
	<ul style="list-style-type: none"> - Für den Strassenverkehr zuständige Direktionen oder Departemente - ARV-Vollzugsstellen der Kantone
2.	Polizei / Police / Polizia
	<ul style="list-style-type: none"> - Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS - Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz KKPKS, Solothurn - Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP, Lausanne - Polizeikommandos der Kantone und des Fürstentums Liechtenstein: - Konferenz städtischer Polizeidirektoren/innen KSPD, Zürich - Associazione delle Polizie comunali ticinesi, Pregassona
3.	Strassenverkehrsämter / Services des automobiles / Uffici della circolazione
	<ul style="list-style-type: none"> - Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa, Bern - Strassenverkehrsämter aller Kantone und des Fürstentums Liechtenstein
4.	Übrige Stellen / Autres services / Altri servizi
	<ul style="list-style-type: none"> - AFV Verkehrsschule Zug AFV, Zug - agroscope, Eidg. Forschungsanstalt für Agrarwirtschaft und Landtechnik, Ettenhausen - Alpen-Initiative, Altdorf 1 - Association fribourgeoise des écoles de circulation AFEC, Fribourg - Association suisse pour l'aménagement national VLP - ASPAN, Bern - Association Transports et Environnement ATE, Genève - Autogewerbeverband der Schweiz AGVS, Bern - Automobil Club der Schweiz ACS, Bern 13 - auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure VSAI, Bern - Autovermieter-Verband der Schweiz AVS, Zürich - Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft BUL, Schöffland - Berner Fachhochschule, HTI Biel - Centre Patronal, Lausanne - ch Stiftung für eidgenössische Zusammenarbeit, Solothurn - Commission circulation routière de la CAPP, Sion - Die Schweizerische Post, Generalsekretariat, Bern - Ecole professionnelle romande pour moniteurs de conduite FRE, Lausanne - Ecole Prométhée, Centre professionnel pour moniteurs de conduite, Lausanne - e'mobile, Bern - Fahrlehrer Berufsschule Zürich FBZ, Regensdorf - Fahrlehrer-Berufsschule des Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG, Lyss - Fahrlehrer-Berufsschule, Luzern - Fahrlehrerfachschule ffs, Zürich - Fahrlehrer-Schule-Beckenhof, Zürich - Fédération Neuchâteloise et Jurassienne des Groupements Patronaux, Neuchâtel - Fédération Professionnelle des Taxis Genevois (F.P.T.G.), Vernier - Groupement des Moniteurs d'auto-école indépendants, Villars-sur-Glâne - Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA, Bern - Institut de Pédagogie de la Circulation IPC, Sion - Institut für Rechtswissenschaft und Rechtspraxis, St. Gallen - Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr, Frauenfeld - Interkantonale Vereinigung für den ARV-Vollzug ARVAG, Liestal - Kompetenzzentrum Fahrausbildung der Armee, Thun - Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehr KÖV1, Zürich - Konsumentenforum kf, Zürich - Les Routiers Suisses LRS, Echandens - Rédaction Police, Bex - Redaktion Police, Aarberg - Redazione Police, Bellinzona - RoadCross Schweiz, Zürich - SBB Cargo AG, Basel - SBB CFF FFS Generalsekretariat, Bern 65 - Schausteller-Verband Schweiz SVS, Buchs AG - Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz BPUK, Zürich

- Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Bern
- Schweizerische Interessengemeinschaft der Fabrikanten und Händler von Kommunal- Maschinen und Geräte, SIK, c/o Fritz Haueter AG, Stäfa
- Schweizerische Unfallversicherungsanstalt SUVA , Luzern
- Schweizerische Vereinigung für Verkehrspsychologie VFV, Adliswil
- Schweizerischer Arbeitgeberverband SAV, Zürich
- Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband SAM, Bern
- Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal Verband SEV, Bern 6
- Schweizerischer Fahrlehrerverband , Belp
- Schweizerischer Fahrzeugflottenbesitzer-Verband sffv, Frauenfeld
- Schweizerischer Feuerwehrverband SFV, Gümligen
- Schweizerischer Gemeindeverband SgemV, Schönbühl-Urtenen
- Schweizerischer Gewerbeverband SGV, Bern
- Schweizerischer Landmaschinen-Verband SLV, Bern 6
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Bern
- Schweizerischer Schausteller Verein, Worben
- Schweizerischer Städteverband SSV, Bern 6
- Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS, Bern
- Schweizerischer Verband der Grosshändler und Importeure der Motorfahrzeugbranche SGM, Bern
- Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Zürich
- Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste VPOD, Zürich
- Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT, Riniken
- Schweizerischer Fachverband für Sicherheit auf Strassen SISTRA, Olten
- Scuola professionale per maestri conducenti, Bellinzona
- Spedlogswiss, Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel
- Stiftung Veloland Schweiz, Bern
- Strassenverkehrs-Fachorganisation, Zürich
- SVPI Schweizerisches Verkehrspädagogisches Institut AG, Luzern
- Swiss Shippers' Council, Lausanne
- Swissmem, Zürich
- syna - die Gewerkschaft, Zürich
- TCS Zentralsitz, Vernier / Genève
- TCS, Direktion Assistance, Emmen / Luzern
- Travail.Suisse, Arbeitnehmer-Dachverband, Bern
- Unia Zentralsekretariat, Bern 15
- Verband der Schweizerischen Baumaschinenwirtschaft VSBM, Basel
- Verband des Freien Autohandels der Schweiz VFAS , Zürich
- Verband öffentlicher Verkehr VöV, Bern 6
- Verband Schweizerischer Fahrlehrer-Berufsschulen VSFb, Wohlen
- Verband unabhängiger Taxihalter VUT, Zürich
- Verein GS1 (Schweiz, Suisse, Svizzera), Bern 32
- Vereinigung der Automobil-Experten der Schweiz VAE, Kriens
- Vereinigung des schweizerischen Import- und Grosshandels Basel VSIG, Basel
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Bern
- Verkehrssicherheitsrat, Bern

Liste der eingegangenen Stellungnahmen

1.	Kantone (Direktion/Departement) / Cantons (Direction/Département) / Cantoni (Dipartimento/ Direzione)	Abkürzung
	Kanton Aargau, Departement Volkswirtschaft und Inneres	AG
	Kanton Appenzell Ausserrhoden, Departement Sicherheit und Justiz	AR
	Kanton Bern, Polizei- und Militärdirektion	BE
	Kantons Basel-Landschaft, Justiz- Polizei- und Militärdirektion	BL
	Kanton Basel-Stadt, Sicherheitsdepartement	BS
	Canton de Fribourg, Direction de la sécurité et de la justice	FR
	République et Canton de Genève, Département des institutions	GE
	Kanton Glarus, Departement Sicherheit und Justiz	GL
	Kanton Graubünden, Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit	GR
	Kanton Luzern, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement	LU (Bau)
	Kanton Luzern, Justiz- und Sicherheitsdepartement	LU (Justiz)
	Kanton St. Gallen, Sicherheits- und Justizdepartement	SG
	Kanton Schaffhausen, Finanzdepartement	SH
	Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement	SO (Dep. Bau)
	Kanton Solothurn, Departement des Innern	SO (Dep. I)
	Kanton Schwyz, Militär- und Polizeidepartement	SZ
	Regierungsrat des Kantons Thurgau	TG
	Canton de Vaud, Département de la sécurité et de l'environnement	VD
	Kanton Zug, Sicherheitsdirektion	ZG
	Kanton Zürich, Sicherheitsdirektion	ZH

2.	Kantonale Stellen / Services cantonaux / Servizi cantonali	Abkürzung
	Vereinigung der Strassenverkehrsämter	asa
	Schweiz. Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz	BPUK
	Service de l'Inspection et de la Santé au Travail, Neuchâtel	SIST NE
	Strassenverkehrsamt des Kantons St. Gallen	SVA SG
	Strassenverkehrsamt des Kantons Schaffhause	SVA SH
	Strassenverkehrsamt des Kantons Tessin	SVA TI
	Strassenverkehrsamt des Kantons Uri	SVA UR
	Strassenverkehrsamt des Kantons Wallis	SVA VS
	Tiefbauamt des Kantons Aargau	TBA AG
	Tiefbauamt des Kantons Bern	TBA BE
	Tiefbauamt des Kantons Graubünden	TBA GR
	Tiefbauamt des Kantons St. Gallen	TBA SG
	Tiefbauamt des Kantons Schwyz	TBA SZ
	Tiefbauamt des Kantons Tessin	TBA TI
	Tiefbauamt des Kantons Uri	TBA UR
	Tiefbauamt des Kantons Zug	TBA ZG
	Verkehrssicherheitszentrum der Kantone Obwalden und Nidwalden	VSZ OW/NW

3.	Polizei / Police / Polizia	Abkürzung
	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein	ACVS
	Conférence des officiers de circulation routière Romands, de Berne et du Tessin	COCRBT
	Kantonspolizei Aargau	KAPO AG
	Kantonspolizei Appenzell Innerrhoden	KAPO AI

	Kantonspolizei Luzern	KAPO LU
	Kantonspolizei Nidwalden	KAPO NW
	Kantonspolizei Obwalden	KAPO OW
	Kantonspolizei Wallis	KAPO VS
	Schaffhauser Polizei	SH PO
	Stadtpolizei Bern	STAPO BE
	Stadtpolizei Zürich	STAPO ZH

4.	Übrige Stellen / Autres services / Altri servizi	Abkürzung
	Auto Gewerbe Verband Schweiz	AGVS
	Alpen-Initiative	Alpen-Initiative
	Schweiz. Nutzfahrzeugverband	ASTAG
	Beratungsstelle für Unfallverhütung	bfu
	Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft	BUL
	Centre Patronal	Centre Patronal
	Schweizerischer Gemeindeverband	CH-Gemeindeverband
	Die Schweizerische Post	CH-Post
	Verband Schweizer Presse	CH-Presse
	Schweizerischer Städteverband	CH-Städteverband
	Fédération des Entreprises Romandes	FER
	strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs	FRS
	Fussverkehr Schweiz	Fussverkehr CH
	GastroSuisse	GastroSuisse
	Verband der privaten Postdienstleister der Schweiz	KEP&MAIL
	Les Routiers Suisses	LRS
	Pro Velo Schweiz	Pro Velo
	Schweizerische Bundesbahnen	SBB
	Schweiz. Baumeisterverband	SBV
	Schweiz. Bauernverband	SBV (Bauern)
	Schweiz. Eisenbahn- und Verkehrspersonal-verband	SEV
	Schweiz. Gewerkschaftsbund	SGB
	Schweiz. Gewerbeverband	SGV
	Schweiz. Verband für Landtechnik	SVLT
	Verband des schweizerischen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels	swisscofel
	Touring Club der Schweiz	TCS
	Verkehrs-Club der Schweiz	VCS
	Verband öffentlicher Verkehr	VöV
	Verkehrssicherheitsrat	VSR