Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

Ergebnisse des Anhörungsverfahrens

Inhaltverzeichnis

1. Allgemeines 3

2. Tabellarische Übersicht über die Anhörungsteilnehmenden 3

3. Kurzzusammenfassung der Anhörungsergebnisse 3

4. Ausführliche Ergebnisse zu den einzelnen Anhörungsvorschlägen 4

1. Allgemeines

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) führte vom 01. Dezember 2015 bis zum 01. März 2016 eine Anhörung zur Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge durch. Hauptinhalte waren die Übernahme neuster technischer Sicherheits- und Umweltstandards der EU. Zudem wurde eine Verlängerung der periodischen Nachprüfintervalle von schweren Sachentransportfahrzeugen im Binnenverkehr vorgeschlagen. Zur Umsetzung wurden den Anhörungsteilnehmenden Entwürfe von Änderungen der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) sowie von Nachfolgeanpassungen in weiteren Verordnungen des Strassenverkehrsrechts zur Diskussion gestellt.

Das Anhörungsprojekt kann unter folgendem Link abgerufen werden: Vorlage

2. Tabellarische Übersicht über die Anhörungsteilnehmenden

In der nachfolgenden Tabelle werden die Anzahl der Adressaten sowie die Anzahl der Anhörungsstellungnahmen summarisch dargestellt.

Die Adressatenliste kann unter folgendem Link abgerufen werden: Adressatenliste

	Total begrüsst	Antworten Begrüsste	Antworten nicht Begrüsste	Total Antworten
Total	**200**	**70**	**7**	**77**
Kantone	**26**	**26**	**0**	**26**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**174**	**44**	**6**	**50**
Private	**0**	**0**	**1**	**1**

3. Kurzzusammenfassung der Anhörungsergebnisse

Die meisten Änderungsvorschläge wurden in der Anhörung mit grossem Mehr befürwortet. Dazu zählten insbesondere die zur Vermeidung technischer Handelshemmnisse geplanten Anpassungen an das betreffend Sicherheit und Umweltschutz weiterentwickelte EU-Recht.
Bei der Einführung neuer EU-Vorschriften für Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge äusserten die Kantone und das Gewerbe den Wunsch nach einer Übergangsfrist von einem Jahr, um genügend Zeit für die nötigen Anpassungen zu haben.
Der Vorschlag, die Nachprüffristen für schwere Sachentransportfahrzeuge im Binnenverkehr zu verlängern, wurde sowohl von den Kantonen als auch von den übrigen Anhörungsteilnehmern mit klarem Mehr angenommen. Allerdings ergab sich auch namhafte Opposition.
Die ausführlichen Ergebnisse zu den einzelnen Anhörungsvorschlägen werden im nachfolgenden Abschnitt dargestellt.

4. Ausführliche Ergebnisse zu den einzelnen Anhörungsvorschlägen

Auf den folgenden Seiten sind die Ergebnisse zu den einzelnen Anhörungsfragen aufgeführt. Zu jeder Frage werden die Mehrheitsverhältnisse unterteilt nach Kantonen, Übrigen und Privaten anhand einer Tabelle gezeigt.
Bei Anhörungsfragen, welche zu Diskussionen Anlass gaben, werden die wesentlichen und charakteristischen Argumente der Anhörungsteilnehmenden unterhalb der Tabelle zusammengefasst.
Bei Anhörungsfragen, deren Ergebnisse eindeutig waren, werden nur die Tabellen mit den zahlenmässigen Verhältnissen wiedergegeben.
Der Anhörungsfragebogen kann unter folgendem Link eingesehen werden: Fragebogen

Allgemeine Bemerkungen von Anhörungsteilnehmenden

- Viele Kantone wünschten, dass die Möglichkeiten zur Leistungsveränderung bei Motorrädern analog der EU-Regelung in der VTS explizit erfasst würde (LU, UR, ZG, AR, VS, NE und asa).
- Einige Kantone regten auch an, dass die EU-Fahrzeugklassen für Motorräder, Leicht- Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge (Fahrzeuge der Klasse L) in Art. 12 VTS angeführt würden (SO, ZH, BS, BL, GR).
- Für die Einführung neuer EU-Vorschriften für Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge äusserten viele Kantone den Wunsch nach einer Übergangsfrist von mindestens einem Jahr, damit genügend Zeit für die nötigen Anpassungen zur Verfügung stehe. Auch von Seiten des Gewerbes wurde eine genügend lange Frist bis zur Inkraftsetzung gewünscht.

Ergebnisse zu den Anhörungsfragen im Einzelnen

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden

	JA	Nein
Total	**55**	**3**
Kantone	**25**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**29**	**3**
Private	**1**	**0**

2. Sind Sie damit einverstanden, dass bei der Bestimmung des Leergewichts von Wohnmotorwagen die Frischwassertanks gefüllt sein müssen (Art. 7 Abs. 1)?

	JA	Nein
Total	**51**	**2**
Kantone	**25**	**1**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**26**	**1**
Private	**0**	**0**

Der Schweizerischen Caravangewerbeverband SCGV lehnt die vorgeschlagene Anpassung an die EU-Vorschriften ab und fordert, die Verantwortung für die Zuladung müsse beim Fahrzeugführer bleiben. Der Staat habe genügend Möglichkeiten, die Einhaltung des Gesamtgewichtes im konkreten Fall zu prüfen. Ein künstlicher Einbau von Toleranzwerten schränke nur die Personenbeförderung ein, verhindere aber nicht prinzipiell das Überladen des Fahrzeuges.
Der Verband führt u. a. folgende Argumente an: Die 3,5-t-Gewichtsgrenze sei für die Hersteller von Wohnmotorwagen eine Herausforderung. Die Bestimmung des Leergewichtes habe insofern hohe Bedeutung, weil sie in vielen Fällen einen direkten Einfluss auf die Höchstzahl der erlaubten Sitzplätze habe. Es sei den Fahrzeuglenkenden zu überlassen, ob sie (ökologisch unsinnig) mit gefüllten Frischwassertanks über Pässe reisten, oder ob sie lieber eine oder zwei Personen mehr befördern wollten und erst auf dem Campingplatz Frischwasser tankten. Denn werde das Frischwasser bereits beim Leergewicht von Wohnmotorwagen eingerechnet, so könne der Fahrer zwar auf das Mitführen von Wasser verzichten und mehr Sachgegenstände zuladen, aber er könne nicht mehr Personen mitführen, da bei der Sitzplatzvergabe diese Möglichkeit bereits ausgeschlossen wurde – „Hunde ja, Kinder nein“, charakterisierte der Verband diese Situation.

3. Sind Sie mit der Zulassung von Raupen an Kleinmotorfahrzeugen einverstanden (Art. 10 Abs. 1 Bst. c)?

	JA	Nein
Total	**53**	**1**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**27**	**1**
Private	**0**	**0**

4. Sind Sie mit der Präzisierung der Definition der Fahrzeugart «Traktor» einverstanden (Art. 11 Abs. 2 Bst. h)?

	JA	Nein
Total	**51**	**3**
Kantone	**23**	**3**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**0**
Private	**0**	**0**

Eine Minderheit der Kantone empfahl, «Sattelschlepper» explizit von der Definition der Fahrzeugart «Traktor» auszuschliessen.

5. Sind Sie mit der Anpassung der Definitionen der Fahrzeugart bei Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffern 1 und 2 einverstanden?

	JA	Nein
Total	**55**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**0**
Private	**1**	**0**

6. Sind Sie mit der Anpassung der Definition der Fahrzeugart «Motorschlitten» einverstanden (Art. 14 Bst. c)?

	JA	Nein
Total	**53**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**26**	**0**
Private	**1**	**0**

7. Sind Sie mit der Anpassung der Definitionen der Fahrzeugart bei Leicht- und Kleinmotorfahrzeugen einverstanden (Art. 15 Abs. 2 und 3)?

	JA	Nein
Total	**52**	**3**
Kantone	**23**	**3**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**0**
Private	**1**	**0**

8. Sind Sie damit einverstanden, dass für Fahrräder kein Sattel mehr vorgeschrieben wird (Art. 24 Abs. 1)?

	JA	Nein
Total	**50**	**5**
Kantone	**21**	**5**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**29**	**0**
Private	**0**	**0**

Hauptargument derjenigen Kantone, welche den Änderungsvorschlag ablehnen, war, dass gewisse dieser Fahrräder weniger verkehrssicher sein könnten. Insbesondere Kinder würden davon betroffen.
Hinweise gab es auch zur vorgeschlagenen Folgeanpassung der Verkehrsregelnverordnung:
Einige Kantone betonten, die bisherige Formulierung (Kinder müssen die Pedale sitzend treten können) sei im Vollzug problemlos umsetzbar gewesen. Der neu vorgeschlagene Text, wonach ein Fahrrad für die Körpergrösse von Kindern geeignet sein müsse, lasse einen grossen Interpretationsspielraum offen. Weiter wurde eine Präzisierung gewünscht, dass die obligatorische Sitzgelegenheit nur bei den Fahrrädern wegfällt, nicht aber bei den Motorrädern.
Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) meinte zur Folgeanpassung in Artikel 63 Absatz 3 der Verkehrsregelnverordnung, passive Passagiere auf Fahrrädern ohne Sattel sollten ausgeschlossen sein, da die Manövrierbarkeit eines solchen Gefährts wohl schwieriger sei als bei einem normalen Fahrrad mit Sattel.

9. Sind Sie mit der Präzisierung in Artikel 31 Absatz 3 und Artikel 34 Absatz 5^{bis} einverstanden (explizite Erwähnung der Delegationsmöglichkeit umfassender technischer Prüfungen durch das Strassenverkehrsamt)?

	JA	Nein
Total	**55**	**4**
Kantone	**25**	**1**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**30**	**3**
Private	**0**	**0**

10. Sind Sie mit der Verlängerung des ersten Intervalls der periodischen Nachprüfung auf 3 Jahre für Lastwagen, Sattelschlepper und Transportanhänger nach dem vorgeschlagenen Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe a^{bis} und Absatz 2ter einverstanden?

	JA	Nein
Total	**42**	**13**
Kantone	**19**	**7**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**23**	**6**
Private	**0**	**0**

Die Gegner einer Verlängerung der Prüffristen für Fahrzeuge im Binnenverkehr, insbesondere das Autogewerbe und Verkehrssicherheitsorganisationen, äusserten Zweifel bezüglich der Verkehrssicherheit und kritisierten die Abweichung von den in der EU geltenden, jährlichen Prüffristen. Der Autogewerbeverband AGVS machte geltend, bei den von den Werkstätten durchgeführten Vorbereitung auf die amtliche Nachprüfung würden bei schweren Sachentransportfahrzeugen auch in den ersten Jahren eine gravierende Zahl verkehrssicherheitsrelevanter Mängel behoben. Der Verband könne deshalb höchstens eine Verlängerung beim ersten Prüfintervall auf zwei Jahre akzeptieren (Prüfperiodizität 2-1-1-1 Jahre). Gestützt auf ein von ihm beauftragtes juristisches Gutachten vertrat der Autogewerbeverband zudem (entgegen den Analysen des Bundes) die Meinung, die für Fahrzeuge im Binnenverkehr vorgeschlagene Verlängerung stelle einen Verstoss gegen das Landverkehrsabkommen dar.

Das Centre Patronal, welches die Anliegen von Arbeitgeberorganisationen, Berufsverbänden und anderen Institutionen vertritt, befürwortete die Verlängerung der Prüffristen, fragt aber nach den Konsequenzen juristischer und wirtschaftlicher Art, wenn ein nicht gemäss EU-Regelung nachgeprüftes Fahrzeug trotzdem ins Ausland fährt und dort in einen Unfall verwickelt wird.

Die Kantone haben auf den Zeitbedarf für die informatikmässige Umsetzung der neuen Prüfvorschriften hingewiesen.

11. Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 750 kg an Motorkarren, Arbeitskarren, landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Motoreinachsern (Art. 33 Abs. 2 Bst. e Ziff. 5) sowie Arbeitsanhänger mit einem Gesamtgewicht bis 750 kg (Art. 33 Abs. 2 Bst. e Ziff. 6) sollen von der periodischen Nachprüfpflicht befreit werden. Sind Sie damit einverstanden?

	JA	Nein
Total	**51**	**3**
Kantone	**24**	**2**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**27**	**1**
Private	**0**	**0**

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Halterungen elastischer Anfahrdämpfer und einziehbare Ladestützen für den Transport von Mitnahmestaplern bei der Längenmessung nicht berücksichtigt werden, hingegen Luftansaugleitungen neu mitgemessen werden (Art. 38 Abs. 1 Bst. h, l und t)?

	JA	Nein
Total	**44**	**7**
Kantone	**19**	**7**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**25**	**0**
Private	**0**	**0**

Hauptargument derjenigen Kantone, welche die Änderung ablehnten, war der unsichere Interpretationsspielraum im internationalen Verkehr (bei Halterungen elastischer Anfahrdämpfer und einziehbaren Ladestützen für den Transport von Mitnahmestaplern), da die Länder der EU diesbezüglich eine unterschiedliche Praxis haben.

13. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorwagen nicht mehr zwingend zur Montage von Schneeketten geeignet sein müssen (Art. 63 Abs. 2)?

	JA	Nein
Total	**53**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**27**	**0**
Private	**0**	**0**

14. Sind Sie damit einverstanden, dass Nachweise für die Aufbaufestigkeit nach der Norm EN 12642 als Ladungssicherungsvorrichtung gelten können, wenn in einem Beladungskonzept dargelegt wird, wie die Ladung zur wirkungsvollen Sicherung anzuordnen ist (Art. 66 Abs. 1bis)?

	JA	Nein
Total	**49**	**4**
Kantone	**22**	**4**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**27**	**0**
Private	**0**	**0**

Zu Bemerkungen Anlass gab das geforderte Beladungskonzept:
Einige Kantone hielten die Beurteilung oder die Kontrolle des Mitführens eines solchen Dokuments für umständlich. Der schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bezweifelte die Notwendigkeit eines Beladungskonzepts, befürwortete aber die Anerkennung der Norm EN 12642 zur Ladungssicherung.

15. Sind Sie mit der Bestimmung über stark spiegelnde Oberflächen an Strassenfahrzeugen einverstanden (Art. 69 Abs. 1^{bis})?

	JA	Nein
Total	**52**	**7**
Kantone	**23**	**3**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**4**
Private	**1**	**0**

Die Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS), die Konferenz städtischer Sicherheitsdirektoren /-innen (KSSD) sowie die Kantone GR, BL, BS, SO, UR, LU, ZG und ZH stimmen zwar zu, kritisierten aber, die Bestimmung sei im Vollzug nicht gut prüfbar. Hauptargument: Der vorgeschlagene Grenzwert der Reflexion mit Prozentzahlen sei nur mit grossem Zeitaufwand und mit speziellen Gerätschaften bestimmbar; die Zulassungsstellen seien dafür nicht eingerichtet.

16. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Polizei, des Zolls, der Feuerwehr und der Sanität nicht mehr zwingend über Blaulicht verfügen müssen, um fluoreszierende und retroreflektierende Markierungen aufweisen zu dürfen (Art. 69 Abs. 3)?

	JA	Nein
Total	**55**	**1**
Kantone	**25**	**1**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**29**	**0**
Private	**1**	**0**

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die kantonalen Zulassungsbehörden Anbau und Schaltung einer Beleuchtungseinheit nach den technischen Anforderungen der massgebenden internationalen Regelungen zulassen können, ohne dass zwingend eine EU- oder ECE-Teilgenehmigung oder eine Konformitätsbewertung vorliegen muss (Art. 72*a*)?

	JA	Nein
Total	**59**	**1**
Kantone	**25**	**1**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**33**	**0**
Private	**1**	**0**

18. Sind Sie mit der Möglichkeit zur Abweichung vom Mindestabstand zwischen Tagfahrlichtern beim Nachrüsten einverstanden (Übergangsbestimmung zu Art. 76 Abs. 5 Bst. a)?

	JA	Nein
Total	**56**	**3**
Kantone	**24**	**2**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**32**	**0**
Private	**0**	**1**

19. Artikel 82 Absatz 1ter: Akustische Rückfahrwarner für Kehrichtwagen und akustische Rückfahrwarner für schwere Motorwagen: Sind Sie mit dem Vorschlag einverstanden?

	JA	Nein
Total	**55**	**3**
Kantone	**24**	**2**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**30**	**1**
Private	**1**	**0**

20. Sind Sie mit dem Vorschlag zur Erhöhung der zulässigen Achslast für Arbeitskarren einverstanden (Art. 95 Abs. 2 Bst. B und Abs. 3)?

	JA	Nein
Total	**35**	**16**
Kantone	**11**	**15**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**24**	**1**
Private	**0**	**0**

Sämtliche Nein-Stimmen kamen von den Kantonen und von der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa). Insbesondere kritisiert wurden die «fahrbahnschonenden Reifen», welche gemäss Anhörungsvorschlag (nebst Breitreifen) als Bedingung für die höhere Achslast vorgesehen waren, um der Fahrbahn trotzdem einen gewissen Schutz zu bieten. Sechs Kantone führten in der Begründung zu ihrer Ablehnung allein dieses Argument auf. U. a. wurde geltend gemacht, die Anforderungen für «fahrbahnschonende Reifen» seien weder für die Halterinnen und Halter von Arbeitskarren noch für die Kontrollorgane mit vertretbarem Aufwand überprüfbar.

Die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), vertreten durch die Fachkonferenz der Kantonsingenieure (KIK), lehnte den Anhörungsvorschlag zwar nicht ab, nahm ihn aber auch nicht an. Sie äusserte sich im Kommentar zur Vorlage wie folgt (Auszug, Zitat): *«Diese Bestimmung in Art. 95 wurde vor wenigen Jahren für landwirtschaftliche Erntemaschinen bereits in diese Richtung gelockert. Der Strasse ist es einerlei, ob das Fahrzeug mit erhöhter Achslast der Landwirtschaft dient oder dem Baugewerbe. Von da her kann aus Sicht der Kantonsingenieure als Vertreter der Kantonsstrassennetze nicht à priori von einer inakzeptablen Verschlechterung für den Strassenkörper gesprochen werden.*
Die Anzahl Fahrzeuge, die mit sehr hoher Achslast die Strassen benutzen dürfen, nimmt jedoch zu. Die Strassen sind daher unzweifelhaft einer grösseren Belastung ausgesetzt. Neu sollen neben Breitreifen auch andere „fahrbahnschonende Reifen" zur Anwendung kommen. Aufgrund unserer Beobachtung ist davon auszugehen, dass die landwirtschaftlichen Erntemaschinen meistens mit den verlangten Breitreifen unterwegs sind, da sie sonst im Acker und Wiesland versinken. Es ist demnach ein Eigeninteresse an der entsprechenden Bereifung vorhanden. Ob die Baumaschinen wie Belagsfertiger jedoch von den Bauunternehmungen mit den fahrbahnschonenden Reifen bestellt bzw. aus- und nachgerüstet werden, ist nicht eindeutig nachvollziehbar, weil das Eigeninteresse fehlt. Es ist nicht ersichtlich, ob auf der Baustelle der fahrbahnschonende Reifen nicht andere Nachteile hat und daher von der Bauunternehmung eher nicht montiert wird. Dass für eine Baumaschine die Reifen gewechselt werden, wenn sie von Ort zu Ort auf der Strasse verschoben wird, ist wohl eine Illusion.
Die KIK ist daher skeptisch ob dieser Lockerung in Art. 95 und verlangt, dass die auf der Basis dieser Lockerung neu auf den Markt kommenden Baumaschinen so konstruiert sein müssen, dass ausschliesslich Breitreifen oder fahrbahnschonende Reifen montiert werden können. Das ASTRA wird gebeten zu prüfen, ob die Vorgaben diesbezüglich präzisiert werden können».

21. Sind Sie damit einverstanden, dass leichte Motorwagen, die mit Frontanbaugeräten ausgerüstet werden müssen, die vorgeschlagenen Ausnahmen von den Vorschriften über die Frontgestaltung bezüglich Fussgängerschutz erhalten (Art. 104*a* Abs. 2bis und 2ter)?

	JA	Nein
Total	**50**	**4**
Kantone	**23**	**3**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**27**	**1**
Private	**0**	**0**

22. Sind Sie mit der Pflicht zur Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für Arbeitsmotorwagen und Traktoren mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h sowie für alle Traktoren und Motorkarren mit Überrollschutz einverstanden (Art. 106 Abs. 5)?

	JA	Nein
Total	**48**	**5**
Kantone	**25**	**1**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**23**	**4**
Private	**0**	**0**

Viele Kantone betonten die Wichtigkeit einer Übergangsbestimmung mit Frist von mindestens einem Jahr.

23. Sofern Sie mit Artikel 106 Absatz 5 (Frage 22) einverstanden sind: Sind Sie auch mit der damit einhergehenden Ausdehnung der Ausnahmen zur Gurtentragpflicht (Art. 3*a* Abs. 2 Bst. g VRV) einverstanden?

	JA	Nein
Total	**45**	**7**
Kantone	**22**	**3**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**23**	**4**
Private	**0**	**0**

Abgelehnt wurde der Vorschlag von den Kantonen OW, NW und ZG, der Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (BUL), der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), vom Schweizerischen Gewerbeverband (SGV) und vom Schweizerischen Baumeisterverband (SBV).

24. Wie in der EU sollen Lieferwagen und Kleinbusse an den vorderen äusseren Sitzen über Kopfstützen verfügen müssen. Sind Sie damit einverstanden (Art. 106 Abs. 4 und 72 Abs. 5bis)?

	JA	Nein
Total	**54**	**2**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**2**
Private	**0**	**0**

25. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Feuerwehr, Polizei, Sanität und des Zolls zusätzliche Blaulichter in den Aussenspiegeln und nach der Seite aufweisen können (Art. 110 Abs. 3 Bst. a)?

	JA	Nein
Total	**56**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**30**	**0**
Private	**0**	**0**

26. Sind Sie damit einverstanden, dass die Ausrüstung mit Warnblinkern (Möglichkeit der Schaltung namentlich der Richtungsblinker als Warnblinker) an Personenwagen, Kleinbussen, Gesellschaftswagen und Lastwagen vorgeschrieben wird (Art. 111)?

	JA	Nein
Total	**54**	**2**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**2**
Private	**0**	**0**

27. Sind Sie mit den Anforderungen an das Öffnen von Türen bei Gesellschaftswagen (namentlich Notöffnungsvorrichtung von aussen) einverstanden (Art. 123 Abs. 2)?

	JA	Nein
Total	**52**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**26**	**0**
Private	**0**	**0**

Viele Kantone betonten die Wichtigkeit einer Übergangsbestimmung mit Frist von mindestens einem Jahr.

28. Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 125 Absätze 1, 1bis und 2 einverstanden (Tank- und Silofahrzeuge)?

	JA	Nein
Total	**54**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**0**
Private	**0**	**0**

29. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Höchstbreite und Höchstlänge für Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge mit geschlossenem Aufbau sowie für Motorschlitten einverstanden (Art. 135 Abs. 3)?

	JA	Nein
Total	**52**	**3**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**25**	**3**
Private	**1**	**0**

Von gewissen Seiten des Gewerbes wurde bemängelt, dass die vorgeschlagenen Einschränkungen der Höchstlänge und Höchstbreite von Kleinmotorfahrzeugen mit geschlossenem Aufbau in der EU nicht für alle solchen Fahrzeuge gelte.

30. Sind Sie mit der Neudefinition des Kategorieneinteilungsgewichts von Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen einverstanden (Art. 136 Abs. 1 und 1bis)?

	JA	Nein
Total	**54**	**3**
Kantone	**25**	**3**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**0**
Private	**1**	**0**

Die Kantone LU und NW stimmten sowohl ja als auch nein, weshalb sich bei dieser Frage insgesamt 28 kantonale Stimmen ergaben.

31. Sind Sie mit dem Vorschlag über die Nutzlast von Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen (inkl. der in den Erläuterungen erwähnten Nichtübernahme der EU-Nutzlastabsenkung bei dreirädrigen Motorfahrzeugen von 1,5 t auf 1 t) einverstanden (Art. 136 Abs. 2)?

	JA	Nein
Total	**38**	**16**
Kantone	**11**	**15**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**26**	**1**
Private	**1**	**0**

Die Ablehnung durch die Mehrheit der Kantone kam durch die vorgeschlagene, nicht vollständige Übernahme des EU-Rechts zustande. Insbesondere solle auch bei den dreirädrigen Motorfahrzeugen die Nutzlastabsenkung der EU auf 1,00 t übernommen werden. Zudem wurde die Wichtigkeit einer Übergangsbestimmung mit Frist von mindestens einem Jahr betont.

32. Sind Sie mit der Begrenzung der im Leergewicht enthaltenen Zusatzausrüstung bei Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen sowie bei Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2 einverstanden (Art. 136 Abs. 2bis)?

	JA	Nein
Total	**52**	**3**
Kantone	**23**	**3**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**0**
Private	**1**	**0**

Von kantonaler Seite wurde bemängelt, dass die Formulierung der vorgeschlagenen Bestimmung zu ungenau sei, obwohl materiell nichts gegen die Änderung spreche. Namentlich sei nicht klar, was die erwähnte Zusatzausrüstung beinhalte und inwieweit diese bereits im Leergewicht berücksichtigt sei. Viele Kantone betonten zudem die Wichtigkeit einer Übergangsbestimmung mit Frist von mindestens einem Jahr.

33. Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Artikel 136*a* einverstanden (Festlegung der Höchstzahl der erlaubten Plätze bei Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen analog zur EU)?

	JA	Nein
Total	**39**	**15**
Kantone	**12**	**14**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**26**	**1**
Private	**1**	**0**

Die Ablehnung durch die Mehrheit der Kantone kam durch die vorgeschlagene, nicht vollständige Übernahme des EU-Rechts zustande. Es wurde die Übernahme aller Platzzahlbeschränkungen des EU-Rechts gefordert. Zudem wurde die Wichtigkeit einer Übergangsbestimmung mit Frist von mindestens einem Jahr betont.

34. Sind Sie mit der Bestimmung über die Eignung zur Kurvenfahrt für mehrspurige Kleinmotorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge einverstanden (Art. 137 Abs. 3)?

	JA	Nein
Total	**49**	**3**
Kantone	**23**	**3**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**25**	**0**
Private	**1**	**0**

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei allen Motorrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen das Abblendlicht automatisch einschalten muss, wenn kein Tagfahrlicht vorhanden ist (Art. 140 Abs. 3)?

	JA	Nein
Total	**52**	**2**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**26**	**1**
Private	**0**	**1**

36. Sind Sie damit einverstanden, dass Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge, Motorräder mit Seitenwagen und Motorschlitten bereits ab einer Fahrzeugbreite über 1,00 m zwei Rückstrahler aufweisen müssen, jedoch bei Motorschlitten (Breite bis 1,50 m erlaubt) keine Verdoppelung der Lichter ab einer Fahrzeugbreite von 1,30 m erforderlich ist (Art. 142)?

	JA	Nein
Total	**54**	**1**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**27**	**1**
Private		

37. Sind Sie mit der Pflicht zur Montage von zwei Rückspiegeln an Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen einverstanden (Art. 143 Abs. 1 und 2)?

	JA	Nein
Total	**49**	**5**
Kantone	**24**	**2**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**25**	**2**
Private	**0**	**1**

38. Sind Sie mit der Anpassung an das weiterentwickelte EU-Recht betreffend die obligatorische Ausrüstung von Motorrädern mit verbesserten Bremssystemen (insbesondere Antiblockiersysteme) einverstanden (Art. 145 Abs. 1bis)?

	JA	Nein
Total	**55**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**0**
Private	**1**	**0**

Viele Kantone betonten die Wichtigkeit einer Übergangsbestimmung mit Frist von mindestens einem Jahr.

39. Sind Sie mit der Pflicht zur Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für Sitze von Leichtmotorfahrzeugen mit einem Kategorieneinteilungsgewicht über 270 kg einverstanden (Art. 155 Abs. 1)?

	JA	Nein
Total	**54**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**0**
Private	**0**	**0**

40. Sind Sie mit der Anpassung der Regelung über die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge einverstanden (Art. 158)?

	JA	Nein
Total	**53**	**1**
Kantone	**25**	**1**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**0**
Private	**0**	**0**

Der Kanton BE bemängelte, Sicherheitsgurten sollten zum Schutz des Fahrers sowie der Mitfahrenden nur vorgeschrieben sein, wenn das Fahrzeug mit einem Aufbau versehen ist.

41. Sind Sie mit der Regelung über die Motorleistung von Kleinmotorfahrzeugen einverstanden (Art. 159)?

	JA	Nein
Total	**35**	**17**
Kantone	**11**	**16**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**24**	**1**
Private	**0**	**0**

Die Ablehnung durch die Mehrheit der Kantone kam durch die vorgeschlagene, nicht vollständige Übernahme des EU-Rechts zustande. Die Kantone forderten, für Geländequads sei das EU-Recht zu übernehmen: Keine Motorleistungsbeschränkung, dafür Limitierung der erreichbaren Geschwindigkeit auf 90 km/h.

Der Kanton OW stimmte sowohl Ja als auch Nein, daher beträgt die Summe der kantonalen Stimmen bei dieser Frage 27.

42. Sind Sie mit der Präzisierung der Bestimmung von Artikel 177 Absatz 2 zur Verhinderung von Manipulationen der Höchstgeschwindigkeit bei Motorfahrrädern einverstanden?

	JA	Nein
Total	**55**	**1**
Kantone	**25**	**1**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**29**	**0**
Private	**1**	**0**

43. Sind Sie mit der Aufhebung der Bestimmung von Artikel 179 Absatz 4 über den Mindestdurchmesser des Antriebsrads von Motorfahrrädern einverstanden?

	JA	Nein
Total	**55**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**0**
Private	**1**	**0**

44. Sind Sie damit einverstanden, dass motorisierte Rollstühle mit elektrischem Antrieb bis 10 km/h über zwei Plätze verfügen dürfen (Art. 181 Abs. 5)?

	JA	Nein
Total	**50**	**3**
Kantone	**24**	**2**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**25**	**1**
Private	**1**	**0**

Der Verband Fussverkehr Schweiz lehnte den Anhörungsvorschlag ab. Er machte insbesondere geltend, die aktuelle Fussgängerinfrastruktur sei weder geeignet, eine grössere Anzahl 1 m breiter Fahrzeuge aufzunehmen, noch biete sie die für längere Fahrzeuge notwendigen Manövrierflächen.

Einer der ablehnenden Kantone äusserte Sicherheitsbedenken, wenn Personen, welche aus gesundheitlichen Gründen auf den Führerausweis verzichten mussten, eine andere Personen auf dem motorisierten Rollstuhl mitführten; auch könnten Personen auf Fussgängerverkehrsflächen unnötig gefährdet werden.

45. Sind Sie damit einverstanden, dass motorisierte Rollstühle über einen geschlossenen Aufbau verfügen dürfen (Art. 181 Abs. 6)?

	JA	Nein
Total	**52**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**25**	**0**
Private	**1**	**0**

46. Sind Sie damit einverstanden, dass Anhänger der Feuerwehr und des Zivilschutzes dieselbe Beleuchtung aufweisen müssen wie Arbeitsanhänger (Aufhebung der Ausnahme in Art. 204 Abs. 3)?

	JA	Nein
Total	**51**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**25**	**0**
Private	**0**	**0**

47. Sind Sie mit der Änderung der Regelung über Richtungsblinker an Fahrrädern einverstanden (Art. 216 Abs. 4)?

	JA	Nein
Total	**53**	**3**
Kantone	**23**	**3**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**29**	**0**
Private	**1**	**0**

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) begrüsste den Vorschlag, wünschte aber, dass zusätzliche blinkende Lichter erlaubt bleiben, wenn sie rot sind.

Der Verband Pro Velo Schweiz akzeptierte den Vorschlag, beantragt aber dringend die Pflicht zur Typengenehmigung. Eine solche müsse sicherstellen, dass Richtungsblinker an Fahrrädern nicht mit anderen blinkenden Lichtern verwechselt werden können und dass klar erkennbar sei, in welche Richtung sie blinkten und dass sie bezüglich Helligkeit auch am Tag gut wahrgenommen werden könnten.

Der Kanton BE äusserte ebenfalls Bedenken betreffend die korrekte Anbringung und sichere Wahrnehmbarkeit der Richtungssignale und lehnte deshalb den Vorschlag ab.

Nein sagte auch der Kanton SH, mit dem Argument der Verkehrssicherheit.

Der Kanton VD lehnte ab, weil der französische Text nicht befriedigte, befürwortete aber den Vorschlag unter der Bedingung textlicher Anpassungen.

48. Sind Sie mit der Aufhebung der Pflicht, Fahrräder mit einer Glocke auszurüsten, einverstanden (Art. 218 Abs. 2)?

	JA	Nein
Total	**43**	**10**
Kantone	**17**	**7**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**25**	**3**
Private	**1**	**0**

Die ablehnenden Kantone betonten vor allem den Nutzen der Fahrradglocke auf gemischten Verkehrsflächen (Fahrrad/Fussgänger).

Pro Velo Schweiz lehnte den Anhörungsvorschlag aus Verkehrssicherheitsgründen ab, regte aber an zu prüfen, ob auch andere Warneinrichtungen wie elektronische Klingeln oder Hupen zugelassen werden sollten.

Ablehnung aus Verkehrssicherheitsgründen kam auch von der Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (BUL).

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) betonte den Nutzen der Glocke, akzeptierte aber die Aufhebung des Obligatoriums.

Der Touring Club Schweiz (TCS) stellte sich nicht gegen die Aufhebung des Obligatoriums, meinte aber im Kommentar, andere Warnvorrichtungen als Glocken sollten weiterhin verboten bleiben.

49. Sind Sie mit der Präzisierung von Artikel 219 Absatz 2 Buchstaben g und h einverstanden (Typengenehmigung zwingend vor der Durchführung eines Chiptunings)?

	JA	Nein
Total	**56**	**3**
Kantone	**26**	**1**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**30**	**2**
Private	**0**	**0**

Der Kanton ZG stimmte ohne Kommentar sowohl ja als auch nein, weshalb die Summe der kantonalen Stimmen bei dieser Frage 27 beträgt.

Der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) lehnte den Vorschlag ohne Kommentar ab.

Die FAKT AG, Prüf- und Ingenieurzentrum, lehnte den Anhörungsvorschlag mit dem hauptsächlichen Argument ab, es solle eine Möglichkeit für die befristete Verwendung eines umgebauten Fahrzeuges geschaffen werden.

Der Auto Tuning & Design Verband Schweiz/Liechtenstein (ATVSL) enthielt sich der Stimme. Der Verband wünschte eine Vereinfachung und Ausweitung der Geltung der Prüfungen und wies auf die sehr langen Listen mit Prüfanträgen bei den Prüfstellen hin.

50. Sind Sie mit der Änderung von Anhang 5 VTS (Ziff. 212) einverstanden?

	JA	Nein
Total	**54**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**27**	**0**
Private	**1**	**0**

51. Sind Sie damit einverstanden, dass Aussenspiegel bis zu einer Anbauhöhe von 2 m bei leichtem Druck zurückklappen müssen (Anh. 8 Ziff. 22)?

	JA	Nein
Total	**56**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**30**	**0**
Private	**0**	**0**

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG stimmte zu, hielt aber eine Übergangsbestimmung für angezeigt.

52. Sind Sie mit der neuen Ziffer 252 von Anhang 9 einverstanden (Berücksichtigung von Gepäckgewicht bei der Bestimmung der Platzzahl von Wohnmotorwagen)?

	JA	Nein
Total	**50**	**3**
Kantone	**25**	**1**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**25**	**2**
Private	**0**	**0**

Der Schweizerischen Caravangewerbeverband SCGV lehnte die Änderung mit den gleichen Argumenten ab wie beim Anhörungsvorschlag betreffend der Bestimmung des Leergewichts von Wohnmotorwagen mit vollen Frischwassertank (Anhörungsvorschlag zu Art. 7 Abs. 1, siehe Frage 2): Eigenverantwortung des Fahrzeuglenkers, unnötige Einschränkung, Beschränkung der Personenbeförderung und trotzdem kein Schutz vor Überladen.

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) lehnte ebenfalls ab. Der Verband hielt die vorgeschlagene Erhöhung des Personen- und Gepäckgewichts für eine zu starke Einschränkung.

53. Sind Sie mit der Aufhebung der Vorschrift einverstanden, wonach Motorräder mit nur einem Richtungsblinker pro Seite ausgerüstet werden können (Anh. 10 Ziff. 52 Anordnung I)?

	JA	Nein
Total	**55**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**28**	**0**
Private	**1**	**0**

54. Sind Sie mit der Anpassung der Bestimmungen von Anhang 10 Ziffer 731 und 732 über die Einstellung der Abblend- und Nebellichter einverstanden (bessere Übereinstimmung der nationalen Vorschriften mit den internationalen Regelungen)?

	JA	Nein
Total	**55**	**0**
Kantone	**26**	**0**
Institutionen, Verbände und Organisationen	**29**	**0**
Private	**0**	**0**