

Herrn
Werner Jeger
Vizedirektor
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Bern, 30. Oktober 2009 sgv-Sa

Verwesentlichung der Verhaltensvorschriften (VERVE) Antwort auf Vorkonsultation

Sehr geehrter Herr Vizedirektor Jeger

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 280 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich die Dachorganisation sgv für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Wir erlauben uns – obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen –, im Rahmen des obengenannten Vorkonsultationsverfahrens Stellung zu nehmen. Gleichzeitig bitten wir Sie zu veranlassen, dass der sgv als Dachorganisation der Schweizer KMU-Wirtschaft jeweils in alle Vernehmlassungsverfahren miteinbezogen wird.

1. Ausgangslage

In seinem am Gewerbekongress vom 30. Mai 2008 in Freiburg genehmigten Programm 2008-2010 hat sich der sgv als Kernthema die generelle Reduktion der gesetzlichen Normen und Vorschriften und die administrative Entlastung der KMU gesetzt. Neue Steuern oder Abgaben lehnt der sgv ab und bekämpft sie aktiv.

Wir erlauben uns, an dieser Stelle auf die ASTAG-Resolution vom 15. Mai 2009 und ihre Forderungen, welche der sgv vollumfänglich unterstützt, hinzuweisen:

- *Keine Erhöhung oder Neueinführung von Steuern, Abgaben und Gebühren, da diese die wirtschaftliche Entwicklung und Konkurrenzfähigkeit existentiell bedrohen. Stattdessen muss der Strassentransport im Binnenverkehr gezielt und rasch entlastet werden.*
- *Finanzinstitutionen veranlassen, adäquate Kreditrahmen zur Verfügung zu stellen, damit Transportunternehmer (und KMU) ihre Investitionen und Tätigkeiten finanzieren können. Gleichzeitig müssen wirtschaftliche Anreize (zusätzliche steuerliche Entlastungen) für Investitionen in innovative Fahrzeuge geschaffen werden (steuerlicher Bonus statt Malus!).*
- *Konjunkturprogramme für den raschen Ausbau der Strasseninfrastruktur und insbesondere von Abstellplätzen zu nutzen.*

- *Cars und Taxis als wirtschaftliche sowie umweltfreundliche Transportarten und unerlässliche Bestandteile der gesamten Mobilitätskette anzuerkennen.*

2. Allgemeines

Im Grundsatz unterstützen wir die Stossrichtung, die Benutzerfreundlichkeit der Verkehrsregeln zu erhöhen und alle für die Verkehrsteilnehmenden bzw. Behörden relevanten Vorschriften in jeweils einem Erlass zu vereinen. Wie die vorliegenden Entwürfe zeigen, resultieren aber eine VRV, die massiv an Umfang gewänne, und eine SSV, die schlanker und übersichtlicher daher käme. Ob dies der Weisheit letzter Schluss ist, bezweifeln wir, denn die VRV wird auch in dieser „benutzerfreundlicheren“ Version nicht ein grösseres Lese-Publikum als bisher finden, sondern vor allem den Vollzugsbehörden als Durchsetzungs- und damit Sanktionierungsinstrument dienen.

Da inhaltlich trotzdem zahlreiche, meist formale Anpassungen (u. a. Aufhebung veralteter, praxisfremder Vorschriften) geplant sind und „der Abbau der Regelungsdichte durch materielle Änderungen die Ausnahme“ bildet (vgl. Erläuterungen zur Präsentation VERVE vom 24.08.2009, S. 6), kann der Vorgehensweise – unter Vorbehalt der nachfolgenden Ausführungen und natürlich des Wortlautes der im Jahr 2010 tatsächlich in die Anhörung geschickten Fassung - zugestimmt werden.

3. Besonderes

3.1. Strukturen E-VRVS und E-SSV

Vom „Allgemeinen zum Spezifischen“ scheint uns der richtige Ansatz zu sein. Im 4. Teil „Landwirtschaftliche und bewilligungspflichtige Fahrten“, worunter die Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte, das Sonntags- und Nachtfahrverbot sowie insbesondere die landwirtschaftlichen Fahrten fallen, fehlen allerdings konkrete Vorschläge. Dies erstaunt uns, da gerade bei den landwirtschaftlichen Fahrten ein erhebliches Vereinfachungs- bzw. Verbesserungspotential bestehen würde. Es stellt sich uns die Frage, ob der 4. Teil erst auf die für 2010 geplante Anhörung konkretisiert wird oder ob beabsichtigt ist, die Bestimmungen der geltenden VRV unverändert in die neue Verordnung zu übernehmen. Die letztgenannte Vorgehensvariante würden wir in Bezug auf die landwirtschaftlichen Fahrten ablehnen (betr. Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte vgl. unsere Bemerkungen S. 7), da in diesem Bereich in der Praxis resp. im Vollzug in den letzten Jahren massive Probleme aufgetreten sind.

Nach den geltenden Vorschriften dürfen landwirtschaftliche Fahrzeuge nur landwirtschaftliche Fahrten durchführen (Art. 86 ff. der Verkehrsregelnverordnung, VRV; SR 741.11). Tatsache ist aber, dass mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zunehmend auch gewerbliche Sachtransporte durchgeführt werden, ohne dass die Polizei diese illegalen Fahrten wirksam kontrolliert.

Damit die Halter von landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht auch gewerbliche Fahrten durchführen, ist die Intensivierung der Kontrolltätigkeit in diesem Bereich unabdingbar. Der Bund soll daher im Rahmen der bereits bestehenden Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen („Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen“) Mittel bereit stellen, um solche illegalen Fahrten zu unterbinden und die Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen.

3.2. Formale Änderungen

3.2.1. Verhältnis E-VRVS zur VTS

In Bezug auf die Masse und Gewichte fragt sich, ob der pauschale Verweis der E-VRVS auf die VTS die Benutzerfreundlichkeit erhöht. Die VTS ist relativ unstrukturiert und richtet sich primär an die Zulassungsbehörden. In der Folge finden sich in der VTS die Masse und Gewichte je Fahrzeugkategorie überall verstreut, was deren Auffindbarkeit erschwert. Zudem ist

nicht restlos klar, welche konkreten VTS-Bestimmungen anwendbar sein sollen (z. B. auch Art. 38 – 43 VTS?). Zwar verkennen wir nicht, dass Querverweise lückenhaft sein und bei Revisionen überflüssig oder gar unzutreffend werden können. In den Erläuterungen (S. 5) steht folgerichtig auch, dass der Bedarf auf Verweise mit einer optimierten Struktur der (Ziel-) Verordnungen vermindert werden kann, was aber bei der VTS eben gerade (noch) nicht der Fall ist. Wir schlagen daher vor zu prüfen, ob nicht trotzdem ein präziserer Verweis – namentlich auch mit Blick auf ausländische Fahrzeuge, für die gemäss Art. 5 Abs. 5 VTS die technischen Anforderungen nur gelten, soweit die VTS nicht strengere Anforderungen aufstellt als die internationalen Vereinbarungen oder das Recht des Immatrikulationslandes – für mehr Klarheit und damit Rechtssicherheit sorgt.

3.2.2. Einsatz von Generalklauseln

Es trifft zu, dass durch den Einsatz von Generalklauseln auf die Aufzählung konkreter Sachverhalte verzichtet werden kann. Gleichwohl bergen Generalklauseln Konfliktpotenzial, indem insbesondere den Kontroll- und Vollzugsbehörden ein erweiterter Ermessensspielraum eingeräumt wird mit den bekannten Folgen: enge, restriktive Auslegung mit der Tendenz zur Unangemessenheit oder gar Willkür. Aus diesem Grund sind wir der Ansicht, dass die beispielhafte Aufzählung von konkreten Umständen - wie etwa bei dem in den Erläuterungen (S. 6) erwähnten Verbot, vermeidbaren Lärm zu erzeugen - der Vorhersehbarkeit mehr dient als der Einsatz einer Generalklausel. Die beispielhafte Aufzählung kann dann mit dem Zusatz „und dergleichen/und ähnliche“ erweitert werden, um die Subsumption weiterer ähnlicher Fälle zu ermöglichen.

3.3. Entrümpelung

3.3.1. Streichung Art. 57 Abs. 4 VRV

Die Ausnahme vom vorschriftsgemässen Zustand bei Motorfahrzeugen, die sich im Bau, Umbau oder in Reparatur befinden, soll gemäss Entwurf gestrichen werden, ohne dass dafür eine stichhaltige Begründung geliefert wird („nicht mehr zeitgemäss“). In der Praxis gibt es u. E. jedoch nach wie vor Situationen, in denen diese Vorschrift Wirkung entfalten kann, z. B. bei Probefahrten anlässlich von Reparaturen. Die Anhörung muss hier zeigen, ob insbesondere seitens des Garagen-Gewerbes ein ausgewiesener Bedarf besteht oder nicht.

3.3.2. Unnötige Differenzierungen

Die beabsichtigten Änderungen der Signale „Überholen für Lastwagen verboten (2.45)“ sowie „Mindestabstand (2.47)“ verstehen wir nicht vollumfänglich bzw. sind allenfalls unklar (vgl. Erläuterungen, S. 9). Nach dem geltenden Recht betrifft das Überholverbot nebst den schweren Sattelmotorfahrzeugen auch Kombinationen aus leichtem Sattelschlepper mit leichtem Sattelanhänger, sofern das Gesamtgewicht des Sattelmotorfahrzeugs 3,5 t übersteigt (Art. 26 Abs. 2 SSV). Neu sollen nur noch schwere Motorwagen zum Sachentransport betroffen sein. Bedeutet dies, dass das Verbot für einen leichten Sattelschlepper mit leichtem Sattelanhänger, der als (leichtes) Sattelmotorfahrzeug ein Gesamtgewicht von z. B. 5 t aufweist, nicht mehr gelten wird?

3.3.3. Aufhebung Signal „starke Steigung“

Das Signal „Starke Steigung“ schafft entgegen der Darstellung in den Erläuterungen (S. 10) durchaus einen Mehrwert. Die Führer schwerer Nutzfahrzeuge können vor einer signalisierten Steigung nämlich geeignete Vorkehrungen treffen (z. B. rechtzeitiges Zurückschalten), um die kommende Steigung optimal zu befahren. Das Fahren in Steigungen ist daher ein wichtiges Element des Eco-Fahrertrainings (= wirtschaftliches, umweltschonendes Fahren) und mithin

ein aktuelles Anliegen des Strassengüterverkehrs. Wir lehnen daher die Aufhebung des Signals ab.

3.3.4. Aufhebung Zusatztafel „Fahrbahnbreite“

Auch bei diesem Signal vertreten wir die Ansicht, dass der Güterverkehr (insbesondere auch Ausnahmetransporte) von der genauen Angabe der maximalen Breite profitieren kann. Die Zusatztafel sollte deshalb nicht generell aufgehoben, sondern für spezifische Fälle beibehalten werden.

3.3.5. Neue Bedeutung der Ortschaftstafel

Im Grundsatz unterstützen wir die geplanten Änderungen bei der Ortsbeschilderung. Da die Neuerungen hauptsächlich darin bestehen, dass die Signale „Ortsbeginn/Ortsende auf Hauptstrassen/Nebenstrassen“ gleichzeitig auch den Beginn der Innerortsgeschwindigkeit anzeigen, erlangt der Standort der Signale besondere Bedeutung. Hier soll den Vollzugsbehörden „ein gewisses Ermessen“ eingeräumt werden (vgl. Erläuterungen S. 12), indem das Ortsbeginn-Signal „irgendwo“ zwischen dem Beginn des locker überbauten Ortsgebiets und dem Beginn der dichten Überbauung aufgestellt werden darf. Dieses Ermessen reicht u. E. zu weit und wird dazu führen, dass die Innerortsgeschwindigkeit in aller Regel und im Gegensatz zum heutigen Recht bereits vor der dichten Überbauung gelten wird. Somit würden die Strecken, auf denen die Innerortsgeschwindigkeit gilt, ohne Grund beträchtlich ausgedehnt. Wir schlagen deshalb vor, dass das Ortsbeginn-Signal beim Beginn der dichten Überbauung aufgestellt werden muss.

3.4. Weiterentwicklung

3.4.1. Lichtsignalanlagen

Die Erweiterung des Einsatzbereichs der rot-grünen Ampeln lehnen wir ab. Diese sollen gemäss den Erläuterungen (S. 16) nicht mehr nur in besonderen Fällen (Rampenbewirtschaftung bei Autobahnen und Autostrassen) zulässig sein, sondern auch auf dem untergeordneten Strassennetz für die Zuflussregulierung verwendet werden dürfen. Dass mittels rot-grünen Ampeln Fahrzeuge ausserhalb von Ortszentren aufgehalten und die Weiterfahrt dosiert werden, ist der falsche Ansatz, um Verkehrsüberlastungen zu begegnen. Der sgV hat sich schon mehrfach für die Engpassbeseitigung mittels Ausbau der Strasseninfrastruktur ausgesprochen und bekräftigt hier diese Forderung. Dosiersysteme sind dagegen untaugliche Mittel, weil sie neben dem Freizeitverkehr insbesondere auch den für die Volkswirtschaft wichtigen Nutzverkehr massivst behindern.

3.4.2. Sonstiges

In diesem Zusammenhang möchten wir Sie auch darauf aufmerksam machen, dass verschiedenste Verkehrsregeln und technische Bestimmungen immer auch massive Auswirkungen auf die Wirtschaft generell haben. Eine Revision und Weiterentwicklung hat deshalb – neben dem regulatorischen Aspekt – immer auch eine ökonomische Dimension. Damit eine Revision wie die vorliegende nicht nur bürokratischen Charakter hat, was wohl kaum im Sinne des Urhebers der Übung sein dürfte, müssen die Änderungen gerade für die Wirtschaft und Gesellschaft auch Erleichterungen und Verbesserungen mit sich bringen, die neben der Verkehrssicherheit auch der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.

4. Schlussbemerkungen

In diesem Sinne möchten wir Ihnen beliebt machen, das Projekt dahingehend zu erweitern und eine Reihe von weiteren Anpassungen vorzunehmen.

4.1. Abschaffung resp. neues Intervall für Abgaskontrollen

Im Sinne einer besseren Differenzierung zwischen VRV und VTS befürwortet der sgv grundsätzlich die Verschiebung des Artikels 59a der VRV in die VTS, jedoch unter der Prämisse, dass materiell keine Änderung in der gesetzlichen Wirkung erfolgt.

Wir fordern in der Folge, dass die bestehenden Regelungen Abgas- und Motorfahrzeugkontrollen beibehalten werden, wobei insbesondere der Prüfungsumfang bzw. die Prüfungsintervalle nicht reduziert werden dürfen, solange die betroffenen Branchen (vor allem durch ASTAG und AGVS vertreten) sich nicht geeinigt haben.

Die KVF-SR wird sich mit der Motion „Anpassung bei der Nachprüfung schwerer Motorwagen“ (07.3463) am 9. November befassen. Der sgv empfiehlt der KVF-SR, dem Vorschlag des Bundesrats zu folgen, d.h. den Vorstoss in einen Prüfauftrag abzuändern. Somit haben unsere betroffenen Branchenmitglieder die Gelegenheit, ihre Position mit dem zuständigen Amt zu besprechen. Weiter begründet der sgv seine Position wie folgt:

Der sgv hätte gerne gewusst, ob bei der in der Motion erwähnten Umfrage eine Abgrenzung zwischen effektivem Kontrollaufwand und weiteren Service- und Reparaturarbeiten stattgefunden hat. Weiter sollte bedacht werden: Trotz der vielleicht geringeren Anzahl Jahreskilometer, die Fahrzeuge des Binnenverkehrs zurücklegen, sind sie doch im täglichen Einsatz. Als Beispiel der Kipperfahrzeuge wird deutlich, dass diese Fahrzeuge oft unter erschwerten Bedingungen im Einsatz stehen. Dazu kommt, dass Fahrzeuge im Binnenverkehr oft älteren Baujahres sind. Somit scheint es uns wichtig, dass diese Fahrzeuge jährlich umfassend bezüglich ihrer Strassensicherheit und nicht zuletzt auch bezüglich Emissionsverhalten überprüft werden. Ebenso scheint uns, dass die unterschiedliche Handhabung dieser Fahrzeuge einen administrativen Mehraufwand aller Beteiligten verursacht.

Eine Reduktion des Prüfungsintervalls würde auch Auswirkungen bei den Werkstätten und dem allgemeinen Wartungszustand der Fahrzeuge nach sich ziehen, da die Fahrzeuge entsprechend weniger häufig und umfassend auf die Nachprüfung vorbereitet würden (u.a. auch sicherheitsrelevante und Umwelt belastende Auswirkungen).

Inwiefern ein gewisser Prüfungsumfang an die Garagiers ausgelagert werden könnte, müsste zusammen mit der Vereinigung der Strassenverkehrsämter, asa, und den zuständigen Bundesstellen geklärt werden. Beachtet werden sollte zudem, dass die ausgelagerten Kontrollen bei den noch nicht entsprechend ausgerüsteten Werkstätten grössere Investitionen in Infrastruktur und Weiterbildung des Personals erforderlich machen. Grundsätzlich muss sichergestellt werden, dass für die Durchführung der ausgelagerten Kontrollen gewisse Mindestanforderungen einzuhalten sind. Auch muss die Neutralität der Kontrollen in Frage gestellt werden. Eine Möglichkeit, die Neutralität der Kontrolle zu gewährleisten und dennoch die teilweise bereits bestehende Infrastruktur für Nachprüfungen zu nutzen und somit besser auszulasten wäre, dass ein externer Experte die Überprüfungen in einem Nutzfahrzeugreparaturbetrieb durchführt. Was wiederum zu einem organisatorischen Mehraufwand bei den Strassenverkehrsämtern führen würde.

4.2. Intervall-Verlängerung Motorfahrzeugkontrollen

Gleiches wie für die Abgaskontrollen gilt für die Motorfahrzeugkontrollen.

4.3. Verbilligung Ausnahmegewilligungen

Vor dem Hintergrund der Botschaft zum Bundesgesetz über die Aufhebung und die Vereinfachung von Bewilligungsverfahren („Vereinfachung des unternehmerischen Alltags“) vom 8. Dezember 2006 hat das UVEK im Dezember 2007 entsprechende Änderungsvorschläge zur VRV in die An-

hörung geschickt. Für die Strassentransportunternehmen würde dadurch das Einholen von Sonntags- und Nachtfahrerbewilligungen sowie von Bewilligungen für Ausnahmetransporte, die von den höchstzulässigen Massen und Gewichten abweichen, erheblich erleichtert oder in vielen Fällen sogar ganz wegfallen. Im April 2008 wurde die Änderung der VRV jedoch sistiert. Begründet wurde die Sistierung damit, dass die Totalrevision der Postgesetzgebung abgewartet werden soll, um Klarheit über die künftigen Rechte, Pflichten und „Privilegien“ der Schweizerischen Post zu haben. Dies hätte Auswirkungen auf die – notabene entscheidungsreife – Anpassung der VRV. Seit ein- einhalb Jahren ist seither nichts mehr geschehen. Diese lange Verschleppung ist angesichts des erzielbaren Effekts bei der Vereinfachung/Aufhebung der Bewilligungsverfahren nicht akzeptabel. Mehr als die Hälfte der heute erteilten Bewilligungen und damit mehrere 10'000 Bewilligungen pro Jahr würden wegfallen, die KMU-Unternehmen könnten hunderttausende von Gebührenfranken einsparen, und der enorme administrative Aufwand müsste sowohl von den Gesuchstellern als auch von den kantonalen und eidgenössischen Bewilligungsbehörden nicht mehr betrieben werden.

4.4. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit

Wir fordern weiterhin (vgl. unsere Stellungnahme zur Anhörung vom 7. Januar 2009), dass Art. 48 Abs. 5 Bst. a VTS aufgehoben wird, denn der Umbau von Fahrzeugen in landwirtschaftliche Fahrzeuge ist heute nicht mehr zeitgemäss. Alte, ausrangierte Lastwagen oder Sachtransportanhänger (oft aus Armeebeständen), die mit grünen Kontrollschildern zum Verkehr zugelassen werden und dann mit reduzierter Geschwindigkeit auf öffentlichen Strassen verkehren, müssen als "landwirtschaftliche Fahrzeuge" nicht den gleichen technischen Anforderungen entsprechen wie neue, zweckentsprechend gebaute und eingesetzte Fahrzeuge. Zudem werden solche Fahrzeuge häufig missbräuchlich eingesetzt, indem sie nichtlandwirtschaftliche, d. h. gewerbliche Fahrten durchführen. Die gewerblichen Sachtransportunternehmen werden dadurch in unzulässiger, widerrechtlicher Weise konkurrenziert. Durch die Streichung des Art. 48 Abs. 5 Bst. a VTS kann diesem Missbrauch vorgebeugt werden.

4.5. Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung für Lastwagen

Heute werden Lastwagenchauffeure teilweise gebüsst, weil sie zu schnell unterwegs sind (z. B. mit 87 km/h). Wir sind uns bewusst, dass sich die entsprechenden Chauffeure nicht an die Höchstgeschwindigkeit gemäss VRV halten. Diese Höchstgeschwindigkeit steht vorliegend auch nicht zur Debatte. Indessen möchten wir auf die technischen Voraussetzungen hinweisen, welche diese Geschwindigkeitsüberschreitungen ermöglichen.

Verständlicherweise geben beinahe sämtliche Fahrer auf freier, gerader Strecke und bei guten Strassen- und Sichtverhältnissen Vollgas, und zwar im Wissen um den alsdann einsetzenden Tempobegrenzer. U. E. macht es aber keinen Sinn, den Begrenzer so einzustellen, dass dennoch bussenpflichtige Tempoüberschreitungen möglich sind. Doch genau dies entspricht den geltenden Vorschrift und der herrschenden Praxis. Entweder sollte deshalb der Einstellwert des Begrenzers so herabgesetzt werden, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen über die bestehenden Toleranzwerte hinaus gar nicht mehr möglich sind. Oder aber die Toleranzen bei der Geschwindigkeitsmessung sollten entsprechend erhöht werden.

Uns ist klar, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit für Lastwagen eine andere Rechtsgrundlage als der zulässige Einstellwert des Tempobegrenzers hat. Wenn aber die faktische Höchstgeschwindigkeit und die höchstzulässige Geschwindigkeit des Fahrzeugs derart nahe beieinanderliegen, drängt sich eine Anpassung allein aus Gründen der Vernunft und des Fahrerschutzes zwingend auf.

4.6. Beleuchtungen

Wir regen abermals an, ein seit langem bekanntes Problem aufzugreifen und einer Lösung zuzuführen. Nach Art. 69 Abs. 1 VTS dürfen Aufschriften und Bemalungen auf Fahrzeugen weder selbstleuchtend, beleuchtet noch lumineszierend sein. Bei gewissen Einrichtungen an Lastwagenfronten stösst diese Vorschrift immer wieder auf Vollzugsschwierigkeiten und auf Unverständnis bei den betroffenen Chauffeuren und Fahrzeughaltern. Das prominenteste Beispiel ist der Globetrotter-Schriftzug von Volvo oberhalb der Windschutzscheibe, der sich von innen her dezent beleuchten lässt. Diese Vorrichtung verfälscht jedoch weder die einheitliche Signalbildung der übrigen Beleuchtung noch gefährdet sie die Verkehrssicherheit. Im Gegenteil: das Fahrzeug wird (ähnlich wie durch die nach hinten oder der Seite wirkenden retroreflektierenden Streifen zur Kenntlichmachung gemäss Art. 69 Abs. 2 VTS) für die übrigen Verkehrsteilnehmer besser erkennbar, wodurch sich die Verkehrssicherheit erhöht.

Wir verlangen deshalb eine entsprechende Anpassung der Vorschriften (VTS, TGV bei Typengenehmigungspflicht). Als Referenz soll die Dachlichtbox von Volvo gelten. Im Übrigen liessen sich damit auch die heutige Vollzugspraxis verbessern und Rechtsunsicherheiten beseitigen, denn nicht alle kantonalen Polizeien wenden Art. 69 Abs. 1 VTS in einheitlicher Art und Weise an.

Ihr Schreiben vom 29. Juni 2009 in dieser Angelegenheit überzeugt uns nicht vollumfänglich, namentlich das immer wieder und gebetsmühlenartig vorgebrachte Argument der internationalen Vorschriften, welche einer schweizerischen Regelung entgegen stehen würden, weisen wir zurück. Die Schweiz könnte nach unserem Rechtsverständnis ohne Weiteres eine nationale Regelung in Bezug auf Dachlichtboxen erlassen.

4.7. Hinterer Ladungsüberhang

Ein sgV-Anliegen und der ASTAG, das weiterhin seiner Umsetzung harrt (vgl. unsere Stellungnahme zur Anhörung vom 4. Mai 2006 zu Änderungen von verschiedenen Verordnungen des Strassenverkehrsrechts), ist der hintere Ladungsüberhang. Wir beantragen daher abermals, Art. 73 Abs. 3 VRV so zu ergänzen, dass bei mehrachsigen Anhängern und Sattelanhängern die Ladung generell 3,00 m über das Fahrzeugende hinausragen darf, und verweisen bezüglich Begründung auf unsere frühere, oben erwähnte Stellungnahme (Stichwort: Schwierige Ermittlung des Drehpunkts bei mehr-achsigen Anhängern mit gelenkten und starren Achsaggregaten).

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



David Th. Augustin Sansonnens
Politischer Sekretär

Zustellung per Post und elektronisch (rudolf.dieterle@astra.admin.ch; werner.jeger@astra.admin.ch, svg@astra.admin.ch; stefan.huonder@astra.admin.ch)

z.K. an

- ASTAG, 3007 Bern
- AGVS, 3001 Bern
- Mitglieder der Ständigen sgV-Kommission „Mobilität und Raumentwicklung“