



Armin Jost, 26. März 2020

Ergebnisbericht zur Konsultation

Weisungen des ASTRA betreffend land- und forstwirtschaftliche Fahrzeugkombinationen mit hydraulischen Bremssystemen

Konsultation vom 12. Februar bis 13. März 2020

ASTRA-D-7C3B3401/1003

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung der Ergebnisse	2
1. Gegenstand der Konsultation	2
1.1. Erarbeitung der Vorlage	3
1.2. Bezugsquelle der Konsultationsunterlagen	3
2. Durchführung des Konsultationsverfahrens	3
3. Allgemeines	3
4. Die Vorlage im Einzelnen	3
4.1. Frage 1 zum Regelungsvorschlag allgemein	3
4.2. Frage 2 betr. Geltungsbereich der Regelung für gewerbliche Fahrzeuge	4
4.3. Frage 3 betreffend Notwendigkeit einer Herstellererklärung	4
4.4. Frage 4 betreffend nach Geschwindigkeit abgestufte Achslasten	5
4.5. Frage 5 betreffend Befristung der Regelung	5
5. Umsetzung der Vorlage durch die Kantone	5
6. Anhänge	6
Anhang 1 Verzeichnis der Konsultationsteilnehmenden	6
Anhang 2 Fragenkatalog	6

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Notwendigkeit der Verwendung neuer Anhänger zusammen mit alten Traktoren wird ausser aus wirtschaftlichen Gründen der als Wettbewerber betroffenen Transportbranche (ASTAG) grundsätzlich nicht in Abrede gestellt.

Verschiedene Verbesserungsvorschläge gehen in dieselbe Richtung und können mit einer geringfügigen Anpassung der Vorlage integriert werden.

In verschiedenen kritischen Stellungnahmen ist erkennbar, dass das Verständnis herrscht, ohne den vorliegenden Regelungsvorschlag seien die betreffenden Fahrzeugkombinationen ohnehin zulässig. Die Regelung wird daher nicht als Legalisierung unter Auflagen, sondern als Einschränkung verstanden. Diesen Voten kann, da sie auf unrichtigen Annahmen beruhen, nur wenig Gewicht beigemessen werden.

Der Rückhalt des zusammen mit den betroffenen Verbänden ausgearbeiteten Regelungsinhalts ist etwas geschwächt, nicht zuletzt, weil von AM Suisse, SIK und SLV eine bisher nicht bewertete technische Massnahme in die Diskussion eingebracht wird. Diese könne im Gegensatz zur vorgeschlagenen Weisung das Problem langfristig lösen:

Nach Darstellung dieser Verbände sollte hierfür die traktorseitige Nachrüstung eines Anschlusses für die Zusatzleitung oder einem kombinierten Anhängersteuerventil durch einen Fachbetrieb – vorzugsweise mit geringen administrativen Hürden – eingeführt werden. Das Nachrüsten eines zusätzlichen Anschlusses für die zweite Leitung des Anhängers am Traktor sei auch bei alten Traktoren in der Regel problemlos möglich. Da die Bremswirkung auf dem Anhänger (grosse Masse) höher ist als auf dem Zugfahrzeug (kleine Masse) ist die Komposition auch in Anbetracht der Abstimmung der Bremswirkung sicher.

1. Gegenstand der Konsultation

Seit dem 1. Mai 2019 müssen in der Schweiz die Bremsanlagen von neuen land- und forstwirtschaftlichen Anhängern über verbesserte Bremssysteme verfügen (Art. 208 Abs. 1 und 1^{bis} VTS¹). Diese neuen Bremssysteme haben zwei Verbindungsleitungen statt wie bisher nur eine. Land- und forstwirtschaftliche Anhänger dürfen nur mitgeführt werden, wenn am Traktor die passenden Bremsanschlüsse vorhanden sind (Art. 70 Abs. 1 VRV²). Zahlreiche ältere Traktoren haben jedoch nur einen Anschluss für ein Einleitungs-Bremssystem.

Die Hersteller von Anhänger-Bremsanlagen haben die Zweileitungssysteme nun dahingehend entwickelt, dass die Anhänger auch am Anschluss für ein Einleitungs-Bremssystem angeschlossen werden können («Adapterfunktion»). Die Funktionen der nicht benutzten zweiten Hydraulikleitung werden mit einem elektrischen Kabel gesteuert. Die im Zweileitungssystem vorgeschriebenen Hilfs- und Notbremsfunktionen bleiben somit erhalten.

Verbände und Organisationen aus der Land- und Forstwirtschaft haben beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine befristete Übergangsregelung für die vorgenannte Weiterentwicklung beantragt, damit die Kombination «Traktor mit Anschluss für ein Einleitungs-Bremssystem – Anhänger mit Zweileitungssystem» legal verwendet werden darf. Das Anliegen dieser Wirtschaftszweige ist demnach, dass Anhänger, die nach den neuen Vorschriften gebaut sind und über eine Adapterfunktion verfügen, auch an altrechtlichen Traktoren mitgeführt werden dürfen.

Das ASTRA unterstützt das Anliegen. Die Übergangsregelung kann die Beschaffung von Anhängern und Zugfahrzeugen zeitlich entkoppeln und damit zu einer rascheren Verbreitung der neuen, sichereren Zweileiter-Anhängerbremmen beitragen. Nicht zuletzt würde damit bei leichten und mittelschweren Anhängern eine sicherheitstechnisch höherwertige Alternative zur Auflaufbremse geschaffen, die gemäss den geltenden Bestimmungen in diesem Gewichtssegment (bis 8 t Achslast) zulässig ist.

Anhänger, die mit dem hydraulischen Zweileitungssystem ausgerüstet sind, können grundsätzlich auch als gewerbliche Transport- und Arbeitsfahrzeuge zugelassen werden. Der zur Diskussion gestellte Entwurf der Weisungen sieht daher deren Anwendbarkeit unter den gleichen Bedingungen auch bei Fahrzeugkombinationen vor, die nicht in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden.

¹ SR 741.41

² SR 741.11

1.1. Erarbeitung der Vorlage

Der zur Diskussion gestellte Entwurf wurde inhaltlich vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Zusammenarbeit mit verschiedenen direkt betroffenen Organisationen und Verbänden (AG für landwirtschaftlichen Strassenverkehr) sowie mit der zuständigen Bundesstelle Agroscope erarbeitet.

1.2. Bezugsquelle der Konsultationsunterlagen

Die Unterlagen wurden direkt an den vorgesehenen Adressatenkreis verschickt. Angeschrieben wurden nebst den Mitgliedern der vorgenannten AG die vom Thema Strassenverkehrssicherheit betroffenen, resp. interessierten Stellen. Auf Anfrage wurden die Dokumente auch weiteren interessierten Personen zugestellt.

2. Durchführung des Konsultationsverfahrens

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) führte vom 12. Februar bis 13. März 2020 ein Konsultationsverfahren betreffend die Weisungen des ASTRA für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeugkombinationen mit hydraulischen Bremssystemen durch.

Insgesamt sind 16 Antworten fristgerecht oder mit erstreckter Frist eingegangen. Keiner der insgesamt 21 eingeladenen Adressaten (vgl. Anhang 1) hat ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet.

3 Rückmeldungen stammen von Privatpersonen, die nicht zur Stellungnahme eingeladen waren, sich aber aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit im Bereich der Fahrzeugtechnik von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugkombinationen zur Thematik äussern wollten. Ihre Wortmeldungen wurden – soweit ein konkreter Bezug zur Vorlage bestand – aufgenommen und sind im vorliegenden Bericht ausgewiesen. Für die Auswertung der Zustimmung in Zahlen wurden deren Voten jedoch nicht eingerechnet.

3. Allgemeines

Die in der Konsultation zur Diskussion gestellten Weisungen sollen das Mitführen von Anhängern mit hydraulischen Zweileitungs-Bremssystem an Traktoren mit altrechtlichem Einleitungssystem regeln und für die Beteiligten sowohl Rechtssicherheit als auch Flexibilität bei der Fahrzeugbeschaffung bewirken. Der Vorschlag sieht eine Befristung (bis Ende 2025) vor.

4. Die Vorlage im Einzelnen

Aussagen und Vorschläge, die nicht in direktem Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Regelung stehen, sind in der nachfolgenden Auflistung nicht enthalten.

4.1. Frage 1 zum Regelungsvorschlag allgemein

Pro: 13

(BLW, AGVS, AM, ASA, BFU, BUL, DTC, FUS, HAFL, SBV, SIK, SLV, SVLT, WVA)

- Der Ermessensspielraum der Verwendungs- und Ausrüstungsvorschriften ist zu reduzieren und die mangelnde Kompatibilität der Systeme ist zu verbessern, gegebenenfalls mit einer Übergangsregelung. (BFU, BUL, DTC, SBV, SIK, SLV, SVLT)
- Massnahmen zur Verbreitung der Zweileiter-Technik dienen insgesamt der Verkehrssicherheit und sind zu begrüssen; zudem werden die Systeme erst so kompatibel. (BFU, DTC)
- Die vorgeschlagene Übergangsregelung ist zu umfangreich und restriktiver als die derzeitige Regelung/Praxis. Die Ziffern 3.1, 3.5 und 3.6. sind ausreichend. (FUS, WVA)

Kontra: 4

(ACVS, ASTAG, FAKT, LUS, GE, SPM)

- Es ist keine Präzisierung der Verwendungsvorschriften in Form von Weisungen angezeigt. (ACVS, ASTAG, FAKT, FUS, GE, SPM, WVA)
- Die gesetzlichen Vorgaben sehen den notwendigen Spielraum nicht oder in naher Zukunft evtl. nicht mehr vor, u.a. Verweis auf die Vo (EU) 2015/68 Anhang I Ziff. 2.2.2.15.3 (ACVS, ASTAG, SVLT)
- Die Regelung ist zur Lösung des Problems ungeeignet, es müssen andere technische Massnahmen als das Zurückstecken der Zusatzleitung ergriffen werden. (AM, SIK, SLV)
→ vgl. Kap. Zusammenfassung am Anfang des Berichts
- Die Übergangsregelung ist ein Rückschritt betr. Verkehrssicherheit. (ACVS, ASTAG)
- Die Anhängerbremssteuerung im Adapterbetrieb ist auf dem Sicherheitsniveau von H1L (Stand 1998) und damit ist die vorgeschlagene Übergangsregelung ohne Einschränkungen ausreichend. (FUS, WVA)
- Die Übergangsregelung ist schwierig zu handhaben, seitens Benutzer und/oder Polizei. (ACVS, FAKT, GE)

Hinweis:

Die Argumente aus den Rückmeldungen zum Regelungsvorschlag allgemein wurden in Pro und Kontra aufgeteilt und thematisch zusammengefasst. Wenn der Kern einer Aussage nicht der angekreuzten Antwort entsprach, konnte dies für einzelne Antwortteile zu einer Differenz führen. Verschiedene Antwortaspekte wurden ausgesondert und soweit möglich derjenigen Frage zugeordnet, die sich mit der betreffenden Thematik befasst.

Rückmeldungen aus Begleitbriefen oder allgemeinen Stellungnahmen ohne ausgefüllten Fragebogen sind zahlenmässig erfasst, wenn die Aussage unmissverständlich als JA oder NEIN zu verstehen ist und genau einer Frage zugeordnet werden kann (vorbehältlich nicht eingeladener Teilnehmer, vgl. 2.).

4.2. Frage 2 betr. Geltungsbereich der Regelung für gewerbliche Fahrzeuge

Pro: 10

(BLW, ACVS, AGVS, ASA, BFU, BUL, DTC, FUS, SBV, SVLT, WVA)

- Die eingesetzte Technik bestimmt den Anwendungsbereich, nicht die vorgesehene Verwendung. (ACVS, FAKT, FUS, WVA)
- Der Geltungsbereich gewerblich und/oder land- und forstwirtschaftlich ist klarer hervorzuheben und mit dem Titel abzustimmen. (ASA, DTC)

Kontra: 6

(AM, ASTAG, FAKT, HAFL, SIK, SLV, SPM)

- Die Regelung soll nur den land- und forstwirtschaftlichen Einsatz erleichtern, nicht den professionellen Strassentransport. (AM, HAFL, SIK, SLV, SPM)

4.3. Frage 3 betreffend Notwendigkeit einer Herstellererklärung

Pro: 10

(BLW, ACVS, AGVS, ASA, BFU, BUL, DTC, HAFL, SBV, SVLT)

- Für Fahrer und Behörden ist der Vollzugsaufwand nur akzeptabel, wenn die Sachverhalte im Rahmen der Unterwegskontrolle dargelegt werden können. (ACVS)
- Der Begriff des Inverkehrbringers (Importeur, Umbauer) ist erklärungsbedürftig und vom Halter der ersten Inverkehrsetzung abzugrenzen. (DTC, FAKT, SPM)
- Die Erklärung verdeutlicht allen Beteiligten die Stellung des Anbieters hinsichtlich Verantwortung und Produkthaftung. (HAFL)
- Die Erklärung erinnert potentielle Anwender der Übergangsregelung an die technischen Voraussetzungen traktorseitig. (BUL)

Kontra: 6

(AM, ASTAG, FAKT, FUS, SIK, SLV, SPM, WVA)

- Die Regelung ist zur Lösung des Problems ungeeignet, es müssen andere technische Massnahmen als das Zurückstecken der Zusatzleitung etabliert werden. (AM, SIK, SLV)
→ vgl. Kap. Zusammenfassung am Anfang des Berichts
- Erklärungen und Bestätigungen müssen von Fachleuten oder Behörden (Fahrzeugausweis) stammen und belastbar sein. (ACVS, FAKT)
- Die Tatsache, dass die Fahrzeuge zugelassen sind, ist ausreichend. (FUS, WVA)

4.4. Frage 4 betreffend nach Geschwindigkeit abgestufte Achslasten

Pro: 11

(BLW, AGVS, AM, ASA, BFU, BUL, DTC, SBV, SIK, SLV, SVLT)

- Der Begriff «Achslast» und die Fallunterscheidung müssen in einer Weise beschrieben und allenfalls präzisiert werden, dass sie direkt verstanden werden. (ACVS, FAKT, FUS, SPM)
- Als attraktivere Alternative zur Auflaufbremse bei 40 km/h die Achslast auf 10 t anheben. (AM, SIK, SLV)
- Vorschlag deckt die wichtigsten Bedürfnisse ab und bietet eine sinnvolle Alternative zur Auflaufbremse. (DTC)

Kontra: 5

(ACVS, ASTAG, FAKT, FUS, HAFL, SPM, WVA)

- Die nach Geschwindigkeit abgestufte Gewichtsgrenze führt bei Geschwindigkeitsübertretungen wegen des Bezugs zur Betriebssicherheit zu neuen Fragen bezüglich Strafmass. (ACVS)
- Nur eine Variante mit 8,00 t und 40 km/h als Alternative zur Auflaufbremse (im europäischen Kontext), zur Vereinfachung des Vollzugs und zur Aufrechterhaltung des Drucks zum Systemwechsel. (ACVS, HAFL, SPM)
- Keine Beschränkung der Achslast vorsehen, da die grundlegenden Sicherheitsanforderungen abgedeckt sind. (FUS, WVA)
- Die Bestimmung kann als automatische Erhöhung der Achsgarantie bei Reduktion von 40 auf 30 km/h verstanden werden. (FAKT)

4.5. Frage 5 betreffend Befristung der Regelung

Pro: 10

(BLW, ACVS, AGVS, ASA, BFU, BUL, DTC, FAKT, SBV, SVLT)

- Befristung bis 31.12.2024, wie H1L-Anschluss für neue EU-Traktoren (ACVS, FAKT, SPM)
- Befristung bis 31.12.2025 ohne Option auf Verlängerung, gemäss Vorschlag. (DTC)
- Befristung bis 2030 oder Option auf Verlängerung noch vor Ende 2024. (BUL, SBV, SVLT)
- Befristung erlaubt keinen Vermerk im Fahrzeugausweis. (ASA)

Kontra: 6

(AM, ASTAG, FUS, HAFL, SIK, SLV, SPM, WVA)

- Keine Befristung oder rechtzeitige Überführung ins Verordnungsrecht. (FUS, WVA)
- Durch technische Anpassung der Traktoren die Übergangsregelung mit Befristung überflüssig machen. (AM, SIK, SLV)

5. Umsetzung der Vorlage durch die Kantone

Die Weisungen stellen Vollzugsvorschriften dar, die sich direkt an die kantonalen Vollzugsstellen richten. Die Interessen der Kantone wurden durch die Antworten der Vollzugsvereinigungen ACVS und asa aufgenommen und in der Auswertung mit entsprechendem Gewicht berücksichtigt. Zwar wird die Notwendigkeit einer wirtschaftsverträglichen Umsetzung der Vorschriften von diesen Behörden-Vereinigungen bejaht, in der konkreten Umsetzung im Weisungsentwurf äussert aber insbesondere der ACVS unmissverständliche Änderungsanträge.

6. Anhänge

Anhang 1 Verzeichnis der Konsultationsteilnehmenden

Eingeladene

Abkürzung	Name
BLW	Bundesamt für Landwirtschaft
SBV	Schweiz. Bauernverband (SBV)
AM	AM Suisse (Agrotec Suisse), Aarberg
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS, Bern
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS, Bern
BUL	Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft BUL, Schöffland
DTC	DTC Dynamic Test Center AG, Vauffelin
FAKT	FAKT AG, Prüf- und Ingenieurzentrum, Sennwald
FUS	Forstunternehmer Schweiz, Bern
HAFL	Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften HAFL, Zollikofen
LUS	Lohnunternehmer Schweiz, Riniken
BFU	Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Bern
SIK	Schweizerische Interessengemeinschaft der Fabrikanten und Händler von Kommunal-Maschinen und -Geräten, SIK, Stäfa
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Bern
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT, Riniken
SLV	SLV / Landmaschinenverband, Bern
ASA	Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa, Bern

Zusätzlich Aufgenommene

Abkürzung	Name
GE	Gnädingen Engineering GmbH, Benken SG
SPM	Spezial-Fahrzeugbau Peter Meier, Buchs ZH
WVA	Willi von Atzigen, Brugg

Anhang 2 Fragenkatalog

1. Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass die Fahrzeugverwendung mit Weisungen präzisiert werden soll? (Gesamtprojekt) **JA** **NEIN** **Bemerkungen**
2. Sind Sie damit einverstanden, dass der Anwendungsbereich der Weisungen nicht auf land- und forstwirtschaftliche Fahrten beschränkt ist?
3. Sind Sie damit einverstanden, dass Hersteller oder der Inverkehrbringer des Anhängers ausdrücklich der Verwendung im Einleitungsbetrieb zustimmen und dass diese Erklärung im Fahrzeug mitgeführt werden muss?
4. Sind Sie damit einverstanden, dass die zulässige Achslast bei einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h 12 t und bis 40 km/h 8 t betragen darf?
5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Regelung zeitlich begrenzt ist und Ende 2025 ausläuft?