

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt	

1. Neuregelung der Abgaswartungsvorschriften**Fragen**

1. Sind Sie mit dem Vorschlag zur Änderung der Verkehrsregelnverordnung (VRV) einverstanden, wonach Halter von Fahrzeugen mit anerkannten OBD-Systemen von der heutigen (zeitlich definierten) Abgaswartungspflicht befreit und neu nur noch bei vom OBD-System angezeigten Fehlern zur Überprüfung und nötigenfalls Instandstellung des Fahrzeugs verpflichtet werden?
(Art. 59a VRV)

☒ JA☐ NEIN☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

OBD-Systeme sind heute verbreitet.

Eine Erleichterung für Halter derart ausgerüsteter Fahrzeuge erscheint gerechtfertigt. Der zeitliche und finanzielle Aufwand wiegt allenfalls entstandene Mehrkosten für OBD-Systeme bei der Anschaffung etwas auf, ohne das Emissionsverhalten des Fahrzeugs oder gar die Verkehrssicherheit negativ zu beeinflussen.

Dank OBD-Systemen kann sogar anlässlich von Polizeikontrollen und ohne zusätzliche technische Hilfsmittel die Abgaskontrolle durchgeführt werden.

Für uns ist hingegen nicht verständlich, weswegen (gewerbliche) Arbeitskarren der Abgaswartungspflicht unterstehen, landwirtschaftliche Arbeitskarren hingegen nicht. Es handelt sich doch oftmals um dieselben Fahrzeugtypen.

Lufthygienisch besonders kritisch sind Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter, die grosse Mengen von krebserregendem, lungengängigem Dieselmotorschmutz emittieren. Weil das OBD-System die Dieselmotorschmutzemissionen nicht direkt erfasst, ist es angebracht, für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter die Abgaswartungspflicht zu verschärfen statt aufzuheben.

Antrag:

Für OBD-Fahrzeuge mit Dieselmotor, aber ohne Partikelfilter, muss weiterhin eine Abgaswartung gemäss Art. 35 Abs. 2 VTS inkl. Messung der Rauchemissionen erfolgen. Art. 35 Abs. 2 lit. c. ist entsprechend zu präzisieren: „... welche nicht über ein anerkanntes OBD-System und einen geschlossenen Partikelfilter verfügen ...“.

2. Anpassungen weiterer Erlasse als Folge der Revision der Abgaswartungspflicht:

- a) Sind Sie mit den Anpassungen der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?
(Art. 35 und Art. 36 Abs. 2 VTS)

☒ JA☐ NEIN☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die Anpassung der VTS an die VRV-Änderung ist folgerichtig.

In der aktuellen Fassung von Art. 36 Abs. 1 VTS haben die Zulassungsbehörden anlässlich der periodischen Nachprüfung „in der Regel“ stichprobenweise oder bei Verdachtsmomenten Abgas-Nachkontrollen durchzuführen. Eine Regel, die sich soweit bewährt hat. Wir sehen keinen Grund, weswegen künftig bei jeder Prüfung die Abgas-Nachkontrolle durchzuführen sei.

Schon heute wird anlässlich der periodischen Fahrzeugprüfung von Fahrzeugen mit OBD-Systemen von Verkehrsexperten teilweise nur noch stichprobenartig die Abgaskontrolle mit einem externen Messgerät durchgeführt; häufig ziehen sie hierfür bereits die Möglichkeit der Fehlfunktionsanzeige bei.

Antrag:

Wir beantragen im zweiten Satz von Art. 36 Abs. 2 VTS folgende Änderung: "Bei Fahrzeugen mit anerkanntem OBD-System ~~sind~~ ist die Funktion der Fehlfunktionsanzeige ~~und der Inhalt des Fehlerspeichers~~ zu überprüfen." Das Auslesen des Inhalts des Fehlerspeichers ist nur für die Fehlerdiagnose und deren Behebung und damit für die Garagenbetriebe sinnvoll. Im Rahmen der amtlichen Nachprüfungen bringt dieses doch einigermaßen zeitaufwendige Auslesen keinen Nutzen. Zudem ist fraglich, ob das Auslesen des Fehlerspeichers im Rahmen der amtlichen Nachprüfungen überhaupt bei allen Fahrzeugen technisch möglich ist (z.B. aussereuropäische Fahrzeuge). Ein Auslesen des Fehlerspeichers kann somit höchstens bei konkreten Verdachtsfällen (z.B. auf Manipulation) durch die Prüfungsbehörde sinnvoll sein.

- b) Sind Sie mit den Anpassungen der Verordnung des UVEK über Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen einverstanden?

☒ JA☐ NEIN☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Logische Anpassung der UVEK-Verordnung an die VRV Änderung.

Abgas- und Lärmtests für Motorräder und Motorfahräder, Verzicht auf die Umsetzung der Motion UREK-S 06.3421

Mit der vom Parlament überwiesenen Motion Nr. 06.3421 der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK-S) wird verlangt, dass der Bundesrat Abgas- und Lärm-Tests für Motorräder und Motorfahräder einführt. Der Bundesrat hat das ASTRA beauftragt, die dazu nötigen Abklärungen zu treffen.

Das ASTRA hat das Dynamic Test Center (DTC AG), 2537 Vauffelin, mit Abklärungen beauftragt, welche unter anderem das Wirkungspotential, verschiedene Vorschläge für systematische Kontrollen, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Empfehlungen und Vorschläge für eine allfällige Umsetzung beinhalten. Die Resultate der Untersuchungen zeigen ein gewisses Emissionsverminderungspotenzial, aber keines der in Frage kommenden und in der Folge untersuchten Kontroll- oder Wartungsverfahren (Kontrolle wie in Deutschland, Abgaswartung wie bei Motorwagen, Kontrolle mit fahrzeugspezifischen Grenzwerten) hat eine diesbezüglich zufriedenstellende bzw. im Verhältnis zum Aufwand angemessene Wirkung. Mit solchen Kontrollmassnahmen lassen sich die im Vergleich zu den Motorwagen konzeptbedingten Emissionsdefizite der Motorräder, besonders auch bei denjenigen mit 2-Takt-Motoren, nicht kompensieren. Dieses lässt sich nur mit strengen Abgasvorschriften wirksam bekämpfen, was mit der Verschärfung der auch in der Schweiz geltenden EU-Normen schrittweise geplant ist. Zusätzlich werden auch Dauerhaltbarkeitsanforderungen und emissionsüberwachende OBD-Systeme das Emissionsniveau der Motorräder bis 2020 auf dasjenige der Euro 5 Personenwagen absenken. Bei den Untersuchungen des DTC wurde festgestellt, dass an Motorrädern oder Motorfahrädern nachträgliche, illegale Änderungen vorgenommen werden (z. B. Abänderungen zur «Soundoptimierung», Ersatz von Schalldämpfern durch Ausführungen ohne Katalysator), die zur Erhöhung der Abgas- und Geräuschemissionen führen. Diese Änderungen sind für die Strassenverkehrsämter bei den periodischen Fahrzeugkontrollen, die im Aufgebotsverfahren abgewickelt werden, deshalb nicht feststellbar, weil den Fahrzeughaltern zwischen Aufgebot und Prüfung genügend Zeit bleibt, um ihre Fahrzeuge zurückzubauen und sie dem Strassenverkehrsamt in vorschriftskonformem Zustand vorzuführen.

Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse schlägt das ASTRA Folgendes vor:

Auf die Einführung von zusätzlichen Abgas- und Geräuschkontrollen, wie es die Motion Nr. 06.3421 der UREK-S verlangt, soll verzichtet werden; dies hat zur Folge, dass der Bundesrat dem Parlament mit Unterbreitung eines Berichts die Abschreibung der Motion beantragen muss. Damit die auf Schweizer Strassen verkehrenden Motorräder und Motorfahräder nicht mehr Abgas- und Geräuschemissionen verursachen als aufgrund der Typengenehmigung zulässig ist, müssen vor allem die Kontrollen auf der Strasse verstärkt und der polizeiliche Nachweis illegaler Abänderungen am Motorrad erleichtert werden. Eine wesentliche Erleichterung wäre beispielsweise die Einführung einer Pflicht der Motorrad Fahrenden - zusätzlich zum Fahrzeugausweis - auch eine Bilddokumentation der abgas- und geräuschrelevanten Motorradausrüstung mitzuführen.

Fragen

1. Abgas- und Geräushtests für Motorräder und Motorfahräder:

Sind Sie einverstanden, auf die Einführung eines Abgas- und Geräushtests für Motorräder und Motorfahräder zu verzichten?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir bedauern, dass offenbar keine Abgaswartungspflicht für Motorräder und Mofas eingeführt werden kann. Immerhin ist der Motorrad-Bestand doppelt so stark gewachsen wie der Personenwagenbestand (Quelle BFS). Die Fahrleistungen der Motorräder sind mit jenen der Lastwagen vergleichbar, der Emissionsanteil gewisser Schadstoffe ist aber viel höher. So wurden im Jahr 2010 beispielsweise 13 % der krebserregenden Benzolemissionen des Strassenverkehrs durch die Motorräder verursacht, und beim klimarelevanten Methan lag der Anteil gar bei 23 % (BAFU, Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs 1990-2035, 2010). Es ist daran zu erinnern, dass eine Abgaswartungspflicht einzig den vom Hersteller definierten ordnungsgemässen abgastechnischen Normzustand hätte sicherstellen sollen.

Am dringendsten ist der Handlungsbedarf bei den 2-Taktern, da defekte Katalysatoren und die Ver-

wendung von ungeeigneten Betriebsstoffen zu sichtbaren Blaurauch- und Geruchsbelästigungen führt. Es ist deshalb zu prüfen, ob grobe Fälle von stark rauchenden motorisierten Zweirädern, die der Abgasnorm EURO 1 entsprechen müssen und ab Ende 1999 in Verkehr gesetzt wurden, zumindest mittels Ordnungsbusse geahndet und zur Reparatur aufgefordert werden sollten.

2. Bekämpfung von illegalen Änderungen an Motorrädern oder Motorfahrrädern:

Sollen die Führer künftig - zusätzlich zum Fahrzeugausweis - auch eine Bilddokumentation der abgas- und geräuschrelevanten Fahrzeugausrüstung mitführen müssen?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Durch die Liberalisierung der schweizerischen Rechtsgrundlagen und deren Anpassung an die EU-Bestimmungen werden auch in der Schweiz relativ häufig verstellbare Auspuff- und Schalldämpfersysteme eingesetzt, die Einstellungen ausserhalb des zulässigen Bereichs zulassen. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Schweiz an die bilateralen Verträge mit der EU gebunden ist, doch erhoffen wir uns vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Rahmen der Möglichkeiten ein Engagement für eine Verschärfung der in der EU geltenden Regelungen.

Doch die vorgeschlagene Bilddokumentation über abgas- und geräuschrelevante Ausrüstungsgegenständen an Motorrädern lehnen wir aus zwei Gründen ab:

Schon heute werden technische Änderungen an Fahrzeugen schweizweit mit standardisierten Codes und Beschreibungen erfasst und in die Fahrzeugausweise eingetragen. Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter ASA hat hierzu entsprechende Grundlagen (Richtlinien Nr. 6) erarbeitet und lässt diese von Verkehrsexperten regelmässig aktualisieren. Zudem werden diese Angaben zum fahrzeuggehörig in der zentralen Datenbank MOFIS (Motorfahrzeuginformationssystem) des ASTRA geführt und können dort jederzeit eingesehen bzw. angefordert werden. Gerade bei Halterwechseln bzw. Kantonswechsel eine zwingend erforderliche Vereinfachung der Geschäftsprozesse für die kantonalen Zulassungsbehörden. Wir beurteilen die bisherige als in der Regel soweit probates Mittel zur Prüfung technischer Änderungen am Fahrzeug.

Der Verwaltungsaufwand einer solch fotografischen Erfassung von technischen Modifikationen ist beträchtlich. Deren Aufnahme durch Verkehrsexperten belastet die in den meisten Kantonen schon vorhandene Überlastung der Prükapazitäten zusätzlich. Zur Bewirtschaftung verfasster Bilddokumentationen müssen die Administrationen der Verkehrszulassungsbehörden (Strassenverkehrsämter/ Motorfahrzeugkontrollen) ihre EDV-Systeme mit kompatiblen Elementen ausrüsten, ebenso das ASTRA für ihre zentrale Datenbank MOFIS.

Wir lehnen diesen Vorschlag für ein aufwändiges und kostenrelevantes Verfahren ab, denn wir beurteilen dies als unverhältnismässiges und ungeeignetes Mittel. Eine technische Beurteilung eines Fahrzeugs anhand einer blossen Bilddokumentation schliesst nicht aus, dass gleichwohl illegale, jedoch nicht erkennbare Änderungen am Fahrzeug vorgenommen wurden. Anlass zum Vorschlag bildet eigentlich die fehlende Beurteilungskompetenz der Kontrollorgane.

Haben Sie allenfalls andere konkrete Vorschläge?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die Kontrollorgane (Verkehrspolizei) sind entsprechend gezielt zu schulen.

2. Anpassung der Vorschriften für Fahrzeuge mit EG-Gesamtgenehmigungen, EG-Teilgenehmigungen oder EG-Übereinstimmungsbescheinigungen

Frage

Sind Sie einverstanden, dass bei Fahrzeugen mit EG-Kleinseriengenehmigungen bzw. EG-Kleinserien-Übereinstimmungsbescheinigungen nach der Richtlinie 2007/46/EG künftig nur in begründeten Fällen von ernsthafter Gefährdung der Sicherheit im Strassenverkehr, der Umwelt oder der öffentlichen Gesundheit vertiefte Abklärungen erfolgen sollen?

(Ziff. 1.2.1.1 und 1.2.1.2 TAFV1 sowie Art. 30 Abs. 1 Bst. b und Abs. 1^{ter} VTS)

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Es handelt sich hierbei um eine sinnvolle Anpassung an die teilweise bereits praktizierte Vorgehensweise, ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit.

3. Änderung des Kontrollschildformats für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge sowie des Zeitraums betreffend Schilderwechsel bei Änderung der Fahrzeugart.

Fragen

1. Sind Sie einverstanden, die Kontrollschilder für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge vom heutigen Format von 18cm x 14cm (ist das gleiche Format wie Motorräder) auf dasjenige für Mofas (10cm x 14cm) zu reduzieren?

(Art. 83 Abs. 3 Bst. d VZV)

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Kleinmotorräder (Zweiräder, Höchstgeschwindigkeit 45 km/h, Hubraum 50 cm³) sind in der Schweiz insgesamt 48'000 zugelassen – mit abnehmender Tendenz. Das Fahrzeug gilt bei 16-Jährigen als Einstiegsfahrzeug.

Das geltende Kontrollschildformat entspricht demjenigen der übrigen Motorräder und ermöglicht daher eine ausreichende Erkennbarkeit. Zudem halten die Verkehrszulassungsbehörden einen beträchtlichen Bestand an neuen Schildern zur Verfügung.

Aus Sicht der Zulassungsbehörden und auch aus Sicht polizeilicher Ermittlungsarbeit besteht kein Bedürfnis für Kleinmotorräder und Leichtmotorfahrzeuge ein neues, kleineres Schildformat herstellen zu lassen. Zudem werden wegen der Herstellung von neuen Stanz- und Presswerkzeugen und dem geringen Bedarf an neuen Schildern den Fahrzeughaltern unnötigerweise zusätzliche Kosten erwachsen. In Anbetracht der geringen Umwälzung sind während vielen Jahren beide Schilderformate in Umlauf. Ein Schild-Umtauschverfahren beurteilen wir als völlig überflüssig.

2. Sind Sie einverstanden, dass der Zeitraum, innerhalb dem Fahrzeuge z.B. aufgrund der vorübergehenden Ausrüstung mit Raupen die Fahrzeugart ändern, ohne dass ein Wechsel der Kontrollschilder erforderlich ist (z. B. von weiss auf braun), von 3 auf 6 Monate ausgedehnt wird?

(Art. 82 Abs. 3 Bst. d VZV)

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Der Kanton Basel-Stadt ist nicht davon betroffen.

Diese zeitliche Erweiterung bringt den Bergregionen eine gewisse administrative Entlastung und wird nach Aussage betroffener Verkehrszulassungsstellenleiter die bereits angewandte Praxis legalisieren.