

**Zeitschrift:** Landtechnik Schweiz

**Herausgeber:** Landtechnik Schweiz

**Band:** 49 (1987)

**Heft:** 4

**Artikel:** Der Traktor im Strassenverkehr

**Autor:** Atzinger, W. von

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1081616>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 03.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Der Traktor im Strassenverkehr

W. von Atzigen, SVLT Riken

**Die allgemeine Zunahme des Strassenverkehrs bringt es mit sich, dass auch die Landwirtschaft tagtäglich ihren Anteil am Verkehrsgewühl hat. Leistungsstarke Traktoren, breite Maschinen und schwer beladenen Anhänger fallen jedem Strassenbenutzer sofort auf. Die langsamere Fahrgeschwindigkeit, die Länge eines Traktors mit zwei Anhängern wird häufig zum Ärgernis für die andern Verkehrsteilnehmer.**

Obwohl das Strassenverkehrsge setz im ganzen unbestritten ist und der Sinn und Zweck eingesehen wird, bekundet die Landwirtschaft noch einige Mühe in der Akzeptanz einzelner Artikel. Wohl nur so ist zu verstehen, dass auch heute noch so viele landwirtschaftliche Motorfahrzeuge und Anhän-

ger ohne Rückstrahler, der minimalen Signalisierungseinrichtung, auf unseren Strassen zirkulieren.

## Das Strassenverkehrsrecht

Am 18. Juli 1961 wurde ein Bundesratsbeschluss (BRB) über landwirtschaftliche Motorfahrzeuge und Anhänger erlassen. Innerhalb des etappenweise in Kraft gesetzten Strassenverkehrsrechtes bildete dieser Beschluss die Grundlage zur Erfassung der landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge und Anhänger im Strassenverkehr. Mehrere Verordnungen zum Strassenverkehrsrecht wurden inzwischen in Kraft gesetzt und teilweise schon wieder revidiert. Dabei wurde der BRB vom 18. Juli 1961 aufgehoben und die Artikel desselben in verschiedene Verordnungen integriert.

Die technische Entwicklung, neue Erkenntnisse in der Unfallverhütung oder aber auch eine kritischere Einstellung der Öffentlichkeit zum Strassenverkehr erfordern ein periodisches Anpassen des Strassenverkehrsrechtes.

## Sonderrechte der Landwirtschaft

In den meisten Verordnungen sind mehrere Artikel auf die speziellen Bedürfnisse des landwirtschaftlichen Strassenverkehrs abgestimmt. Darin sind Vorschriften enthalten, die für den Landwirt echte Sonderrechte darstellen. Einige wesentliche Beispiele:

- Bewerber für die Kategorie G (landwirtschaftliche Motorfahrzeuge) benötigen keinen Lernfahrausweis. Das Mindestalter beträgt 14 Jahre. Zudem ist keine praktische Führerprüfung vorgesehen.
- Für landw. Fahrzeuge beträgt die allgemeine Höchstbreite 2,5 m. Für Fahrten zwischen Hof und Feld werden Zusatzeräge bis zu einer Breite von 3,0 m bewilligt, wenn der Gerätetyp einem dringenden Bedürfnis entspricht.
- Arbeitsmaschinen bis 3,5 m Breite werden als Ausnahmefahrzeuge bewilligt, wenn der Maschinentyp einem dringenden Bedürfnis entspricht und vom EJPD als solches anerkannt ist.

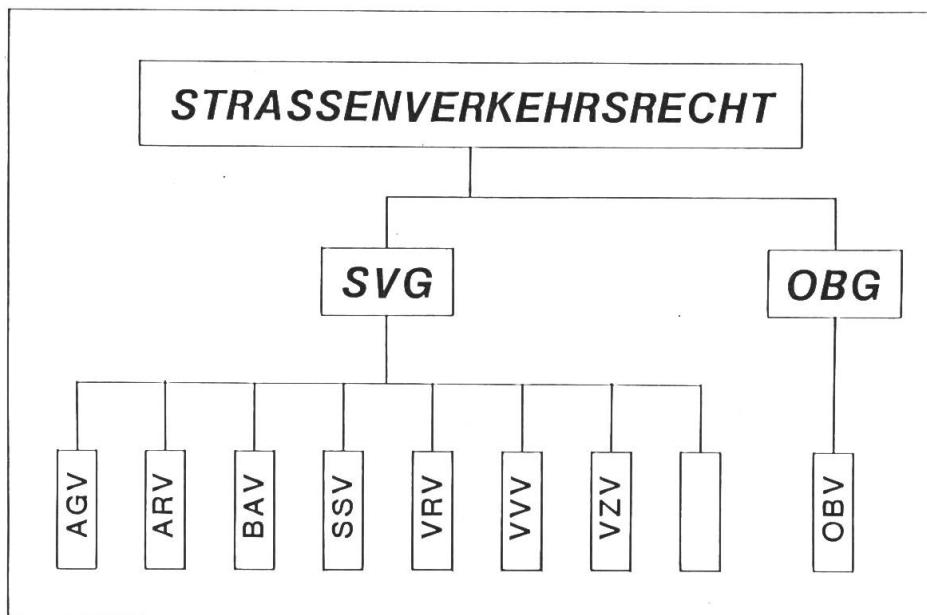
**Für den landwirtschaftlichen Strassenverkehr sind vor allem die Artikel der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln (VRV) und die Bau- und Ausrüstungsverordnung (BAV) von Bedeutung. Dem SVLT geht es unter anderem darum, bei Änderungen im Strassenverkehrsgesetz rechtzeitig seinen Einfluss geltend zu machen, damit:**

- die Verkehrssicherheit des landwirtschaftlichen Verkehrs erhöht werden kann,
- die vorhandene Technik und Neuerungen rationell und legal eingesetzt werden können,
- dem wirtschaftlichen Einsatz von landw. Motorfahrzeugen und Maschinen nicht überrissene oder unsinnige Vorschriften im Wege stehen,
- die wirklichen Sonderechte nicht beschnitten werden,
- Rechtsungleichheiten beseitigt werden können.

- Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge benötigen nur vorne ein Kontrollschild.
- Unter bestimmten Voraussetzungen können mit landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen Fahrten durchgeführt werden, die den gewerblichen Transportunternehmern vorbehalten wären (z.B. Baumaterial zum Unterhalt des eigenen Bauernhofes).
- Auf Fahrten zwischen Hof und Feld kann an landw. Anhängerzügen zusätzlich ein Arbeitsanhänger mitgeführt werden.
- Keine Typenprüfung für landw. Anhänger und Arbeitsanhänger. Somit wird auch kein Fahrzeugausweis und auch kein Kontrollschild für landw. Anhänger sowie Anhänger an Motor- oder Arbeitskarren abgegeben.
- Zwischen landw. Zugfahrzeug und beladenem Anhänger bis 30 km/h werden keine Gewichtsverhältnisse vorgeschrieben.

**Die Gewichtsverhältnisse nach Absatz 5 gelten nicht für Anhänger an Motorfahrzeugen mit 30 km/h Höchstgeschwindigkeit, für landwirtschaftliche Anhänger an Zugfahrzeugen mit Allradantrieb und gegebenenfalls für Ausnahmeanhänger. Bei diesen Anhängern müssen die Bremsen in Steigungen und Gefällen nötigenfalls von einer Hilfsperson bedient werden. Dies ist stets erforderlich, wenn die Anhänger das doppelte Leergewicht des Zugfahrzeuges überschreiten und nicht auf andere Weise wirksam gebremst werden können. Ein zweiter Anhänger muss nicht gebremst werden, wenn er höchstens halb so schwer ist wie der erste.**

(V 7.11.1984, iK 1.1.1985)



BG	Bundesgesetz
V	Verordnung
SVG	BG über den Strassenverkehr
OBG	BG Ordnungsbussen im Strassenverkehr
AGV	Abgasverordnung
ARV	Arbeits- u. Ruhezeit der berufmässigen Motorfahrzeugführer
SSV	Strassensignalisation
VRV	Strassenverkehrsregeln
VVV	Verkehrsversicherungsverordnung
VZV	Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr.

Der Betriebsleiter muss sich seiner Verantwortung bewusst sein und wird desshalb gut daran tun, die Verwendung seiner Fahrzeuge durch Jugendliche zu überwachen.

- Kein Sonntagsfahrverbot und auch kein Nachtfahrverbot für landw. Fahrzeuge.

### Aktuelle Probleme

#### Bremsen

Die ständige Zunahme von schweren Transportaufgaben, aber auch die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindig-

keit auf 30 km/h lenkt die Aufmerksamkeit vermehrt auf die Bremseinrichtungen der Zugfahrzeuge und Anhänger. Der gemäss bestehender Vorschriften erlaubte «Hilfsbremser» kann den heutigen Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht mehr genügen.

Die technische Entwicklung neuer Bremsysteme (halb-durchgehende oder durchgehende Anhängerbremse mit Hilfskraftverstärkung) hat einen hohen Stand erreicht. Während in der BAV verschiedene Anforderungen an die pneumatischen Bremsen definiert sind, fehlen ähnliche Angaben für hydraulischen Anhängerbremsen. Es gilt, diese Lücken zu schliessen. Die Möglichkeit besteht, inter-

nationale Empfehlungen (ISO-Norm) anzuwenden, welche, nötigenfalls ergänzt, die gesetzlichen Grundlagen bilden würden. Genau definierte gesetzliche Vorschriften sind oft die Basis für die entsprechende Weiterentwicklung eines Produktes, wie z.B. der Anhänger. Anderseits ermöglichen solche Vorschriften dem Landwirt, seine Traktoren und Anhänger beliebig auszutauschen. Zusätzlich können dadurch die Bremsanlagen genau gemessen und beurteilt werden.

(Siehe LT 11/86 sowie Merkblatt Nr. 5 «Hydraulische Bremsen bieten mehr Sicherheit»).

#### Zusatzbereifung/Vorderer Überhang

Der Trend der modernen Landtechnik geht nach wie vor in Richtung leistungsfähigere Maschinenketten und Gerätekombinationen. Diese erfordern hohe Zugkraft und Antriebsleistung. Da solche Maschinen meist auch entsprechend schwer sind, haben Doppelbereifung und neustens auch Breitreifen zur Verminderung des Bodendruckes zusätzlich an Bedeutung gewonnen. Zusatzbereifungen werden nach geltendem Recht nicht als Zusatzgerät angesehen. Verkehrt daher ein Traktor mit einer 3 m breiten Bodenfräsekombination (aufgesattelt) ohne Doppelbereifung ist das legal. Übersteigt jedoch die Traktorbreite mit den Doppelrädern 2,5 m, macht sich der Lenker bereits strafbar. Ein zukünftige Lösung wäre, die Zusatzbereifung den Anbaugeräten zwischen Hof und Feld gleichzustellen.

Ähnlich ist die Situation beim vorderen Überhang. Der Frontanbau wird erschwert oder ver-

unmöglich durch das geltende Mass von 3 m. Beim modernen Traktor wird diese Länge oft bereits durch Hubarme oder Frontladerschwinge beansprucht. Eine Anpassung des geltenden Masses, mit den allenfalls notwendigen Auflagen, ist unumgänglich.

#### Arbeitsanhänger

Arbeitsanhänger mit einer Höchstbreite bis 3 m sind weit verbreitet. Dabei handelt es sich oft um Geräte, die sowohl aufgesattelt als auch am Zugmaul oder an der Ackerschiene des Traktors zum Einsatz gelangen (z.B. Heuwerbemaschinen). Es wird oft nicht verstanden, dass aufgesattelte Maschinen zwischen 2,5 und 3 m ohne Ausnahmeverfügung zwischen Hof und Feld auf öffentlichen Straßen zirkulieren dürfen, die gleichen Maschinentypen aber eine braune Nummer tragen müssen, wenn sie gezogen werden.

#### Beleuchtung und Signalisation

Im Straßenverkehr kann die Schwerfälligkeit unserer Motorfahrzeuge schnell zu kritischen Situationen führen. Regen, Nebel und die Nacht erhöhen das Unfallrisiko zusätzlich. Das zur Zeit gesetzeskonforme gelbe Licht auf der Seite des Verkehrs trägt diesem Umstand kaum Rechnung. Alle landw. Motorfahrzeuge sind heute generell mit einer elektrischen Anlage ausgerüstet, sodass der obligatorischen Einführung der elektrischen Schlüsslichtanlage eigentlich nichts mehr im Wege stehen würde.

#### Abgasvorschriften

In den letzten Jahren wurden verschiedene neue Abgasvorschriften in Kraft gesetzt. Von

allen ist die obligatorische Abgaswartung mit Prüfprotokoll für Motorfahrzeuge mit Benzinmotoren am wichtigsten. Auch für Dieselfahrzeuge sind neue Vorschriften festgelegt worden und man ist dabei, diese in die Praxis umzusetzen. Es muss jedoch festgestellt werden, dass die Abgasprüfung von Dieselmotoren im Vergleich zum Benzinmotor sehr viel aufwendiger sein wird. Nur schon die Auswahl der anzuwendenden Messmethode verursachte in verschiedenen Gremien überhitzte Gemüter.

Der SVLT verfolgt die Entwicklung auf dem Gebiet der Abgasvorschriften. In einem Schreiben vom Mai 1986 haben wir zu einer Arbeit mit dem Titel «Grundlagen und Konzept für schweizerische Abgasvorschriften für Motorwagen und Dieselmotoren», Stellung genommen und unsere Bedenken angemeldet. Ein Verzicht auf neue Abgasvorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge kann aufgrund verschiedener Überlegungen verantwortet werden, weil:

- der Treibstoffverbrauch der Landwirtschaft trotz der grossen Anzahl Dieseltraktoren (99'617) mit 104 Mio. Litern nur  $\frac{1}{6}$  des Verbrauchers des Straßenverkehrs ausmacht,
- die Immissionsbelastung der Luft nicht in Ballungszentren erfolgt,
- die Produktionsziffern und Verkaufszahlen landw. Motorfahrzeuge sehr klein sind. Dadurch ergibt sich eine hohe Typenvielfalt, was jedes Prüfverfahren unverhältnismässig belasten würde,
- der Nutzeffekt der Massnahmen bei der niedrigen Austauschrate gering wäre und in

einem schlechten Verhältnis zum nötigen Aufwand für Prüfung und Kontrolle stünde,

- durch die konsequente Anwendung der bestehenden gesetzlichen Grundlagen in der BAV Art 21 und Anhang 3 könnten die schlimmsten Luftverschmutzer bereits heute erfasst und zur Rechenschaft gezogen werden. Neben einer sofortigen Minde rung der Luftbelastung wäre dabei die erzieherische Wirkung nicht ausser acht zu lassen.

#### Nacht- und Sonntagsarbeit

Aus der Sicht des Strassenverkehrsgesetzes ist die Landwirtschaft von einem Verbot der Nacht- und Sonntagsarbeit nicht betroffen.

Es wird für uns jedoch immer schwieriger, dem Gesetzgeber und der Öffentlichkeit, welche ohnehin von der Übermechanisierung der Landwirtschaft sprechen, glaubhaft zu machen, dass für die rationelle Bewirtschaftungsweise der Betriebe noch grössere und leistungsfä-

higere Maschinen nötig seien. Seitens des Strassenverkehrs gesetzes erfordern diese Maschinen meistens Ausnahmeregelungen. In vielen Fällen profitiert die Landwirtschaft dadurch von Erleichterungen, welche andern Verkehrsteilnehmern versagt bleiben. In diesem Zusammenhang ist u.a. das Sonntagsfahrverbot zu nennen, das für alle gewerblichen Transporte gilt, wovon die Landwirtschaft jedoch ausgenommen ist. Wenn dann trotz der vermeintlichen Überkapazität des Maschinenpotentials die Sonntagsarbeit, abgesehen von der Getreideernte, dauernd zunimmt, schwindet dafür das Verständnis vollends und kann deshalb auch dann nicht mehr beansprucht werden, wenn ein Sonntagseinsatz guten Gewissens vertreten werden könnte. Es sind somit immer Profiteure, welche, sei es aus ihrer ethischen Haltung oder aus Profitstreben, einzelne Grundrechte der ganzen Berufsgruppe in Gefahr bringen.

Ist ein Sonntags- oder auch

Nachteinsatz unumgänglich z.B. während der Getreideernte kann er mit organisatorischem Geschick meistens so geplant werden, dass er von der Bevölkerung als nicht störend empfunden und daher akzeptiert wird.

**Es liegt an Ihnen, die Fahrzeuge und Maschinen auf Ihrem Hof auf die technische Verkehrssicherheit hin zu überprüfen und entsprechende Verbesserungen zu veranlassen. Es ist nicht verboten einen Sturzbügel oder verstellbare Rückspiegel auf einen alten Traktor zu montieren, nein, Sie dürfen sogar etwas mehr tun. Die Einsicht in die Notwendigkeit solcher Einrichtungen ist die bessere Beraterin als die Paragraphenangst im Nacken. Durch geschicktes Verhalten als Lenker eines landw. Fahrzeuges haben Sie die Möglichkeit, das Verkehrsgeschehen wesentlich zu beeinflussen. Durch Rücksichtnahme auf die andern Verkehrsteilnehmer gewinnen Sie deren Anerkennung und vermehrte Toleranz.**

## Weiterbildung nach Mass

**SVLT-Weiterbildungszentrum 1    5223 RINKEN AG    Tel. 056 - 41 20 22**

## **Kurstabelle Winter 1987**

Datum:	Art der Kurse:	Kurstyp:	Anzahl Tage:
<b>1987</b>			
13. 3.	Regelhydraulik und moderne Bodenbearbeitung	H 1 (ak)	1
16. 3.-20. 3.	Transporter, Zweiachsmäher, Bergmäher und Mähwerke: Unterhalt	A 3	5
24. 3.-27. 3.	Mähdrescher: Einführung für Fahrer in Technik und Unterhalt	A 5	4

Das Mitbringen von Maschinen, Maschinenteilen und Geräten bereichert den Kursstoff!

(ak) = alternierende Kurse