



2. April 2025

Ergebnisbericht zur Vernehmlassung

Anpassung der Signalisationsverordnung und der Strassenverkehrskontrollverordnung:

Umsetzung der Standesinitiative 17.304 («Sicherere Strassen jetzt!»)

Vernehmlassung vom 14. Februar 2024 bis am 22. Mai 2024

Dokumentnummer: ASTRA-D-86DA3401/290



Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	3
2	Gegenstand der Vernehmlassung	3
3	Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens	3
4	Grundsätzliche Aussagen zum Projekt	5
5	Die Vorlage im Einzelnen	7
6	Anhänge	19
6.1	Vernehmlassungsteilnehmende und für sie verwendete Abkürzungen	19
6.2	Verzeichnis der weiteren Abkürzungen	20
6.3	In der Vernehmlassung unterbreiteter Fragenkatalog	21

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Grundsätzliche Haltung zur Vorlage (vgl. Frage 1 des Fragenkatalogs).....	3
Tabelle 2	Zahlenmässige Übersicht über die Stellungnahmen	4
Tabelle 3	Stellungnahmen zu Frage 1 des Fragenkatalogs	7
Tabelle 4	Stellungnahmen zu Frage 2 des Fragenkatalogs	8
Tabelle 5	Stellungnahmen zu Frage 3 des Fragenkatalogs	12
Tabelle 6	Stellungnahmen zu Frage 4 des Fragenkatalogs	14
Tabelle 7	Stellungnahmen zu Frage 5 des Fragenkatalogs	15
Tabelle 8	Stellungnahmen zu Frage 6 des Fragenkatalogs	17

1 Zusammenfassung

Die Befürwortung oder Ablehnung der Vorlage wurde anhand der Antwort auf die betreffende Frage des Fragebogens ermittelt. Einige Vernehmlassungsteilnehmende füllten den Fragebogen nicht aus und übermittelten ihre Stellungnahme einzig in Form eines Schreibens. Bei ihnen wurde auf die Aussage im Antwortschreiben abgestellt.

Drei Viertel der Kantone (75 %) sind einverstanden mit den vorgeschlagenen Änderungen.

Von den vier direkt von der vorgeschlagenen Regelung betroffenen Kantonen (GR, TI, UR, VS) sind GR und VS für die Vorlage. Die Kantone der Gotthard-Achse, Uri und Tessin (letzterer lancierte die Initiative), lehnen die vorgeschlagene Umsetzung ab.

Von den Verbänden, vertretenen politischen Parteien und Organisationen stimmten insgesamt 13 der Revisionsvorlage grundsätzlich zu, während 12 diese ablehnten und drei keine Stellung bezogen.

Teilnehmende	Pro	Contra	Verzicht auf Stellungnahme
Kantone	15	5	4
Verbände, Parteien, Organisationen	13	12	3
Private, KMU	0	0	0

Tabelle 1 Grundsätzliche Haltung zur Vorlage (vgl. Frage 1 des Fragenkatalogs)

2 Gegenstand der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung 2023/108 «Anpassung der Signalisationsverordnung und der Strassenverkehrskontrollverordnung zur Umsetzung der Standesinitiative [17.304](#) («Sicherere Strassen jetzt!»)¹» bezog sich auf die Umsetzung und Inkraftsetzung des Artikel 45a² des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)³. Mit dem am 1. Oktober 2021 von der Bundesversammlung beschlossenen Artikel wurde die Standesinitiative des Kantons Tessin auf der Gesetzesstufe umgesetzt. Die Bestimmung ist noch nicht in Kraft. Mit der zur Diskussion gestellten Revisionsvorlage werden die Ausführungsbestimmungen zur Umsetzung der Standesinitiative auf Verordnungsebene eingeführt und die Inkraftsetzung von Artikel 45a SVG festgelegt.

3 Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens

Am 14. Februar 2024 eröffnete der Bundesrat ein Vernehmlassungsverfahren zur Anpassung der Signalisationsverordnung⁴ und der Strassenverkehrskontrollverordnung⁵ zur Umsetzung der Standesinitiative 17.304 («Sicherere Strassen jetzt!»). Dieses dauerte bis am 22. Mai 2024.

[112 Adressaten und Adressatinnen](#) wurden zur Vernehmlassung eingeladen, darunter alle Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft sowie weitere Organisationen und interessierte Kreise. Von den Eingeladenen ergingen 48 Rückmeldungen; 7 mit dem generellen Verzicht auf eine Stellungnahme zum Gesamtprojekt. Zudem haben vier Verbände respektive Stellen ohne direkte Einladung Stellungnahmen abgegeben.

¹ https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/108/cons_1

² BBl 2021 2322

³ Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR **741.01**).

⁴ Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR **741.21**)

⁵ Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007 (SKV; SR **741.013**)

Kategorien	Eingeladene	Eingereichte Stellungnahmen
Kantone	26	24
Politische Parteien	10	3
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	1
Dachverbände der Wirtschaft	8	2
Weitere Vernehmlassungsadressaten und -adressateninnen	65	18
Zusätzlich eingegangene Stellungnahmen		4
Total	122	52

Tabelle 2 Zahlenmässige Übersicht über die Stellungnahmen

Sämtliche [Stellungnahmen](#) sind auf der Publikationsplattform des Bundesrechts – Fedlex in der Rubrik abgeschlossene Vernehmlassungen 2024 abrufbar.

Im Anhang des vorliegenden Berichts findet sich ein Verzeichnis der Stellungnehmenden, die an der Vernehmlassung teilgenommen haben, sowie der für sie im Bericht verwendeten Abkürzungen.

4 Grundsätzliche Aussagen zum Projekt

Folgende Auflistung zitiert ausgewählte Textstellen aus den Begleitschreiben, die sich auf die Vorlage im Allgemeinen beziehen. Sie ergänzen die Ausführungen, die den spezifischen Fragen in Kapitel 5 zugeordnet werden konnten oder stammen aus Begründungen für den Verzicht auf die Stellungnahme.

Wer	Zitat
BS	[...] Wir erlauben uns jedoch darauf hinzuweisen, dass die vorgeschlagenen Änderungen aufgrund der technischen Entwicklung seit Einreichung der Standesinitiative «Sicherere Strassen Jetzt!» im Jahr 2017 aus Sicht des Kantons Basel-Stadt inzwischen nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten und Bedürfnissen entsprechen.
GE	Der Staatsrat weist jedoch darauf hin, dass die Anpassung der Verordnungen die Umsetzung von Artikel 45a des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) ermöglicht, der eine höhere Verkehrssicherheit auf den betroffenen Streckenabschnitten und einen Anreiz zur Modernisierung der im Land verkehrenden Fahrzeugflotten bewirkt. Indirekt würde dies auf dem gesamten Schweizer Straßennetz zu Vorteilen in Bezug auf die Sicherheit und die Verringerung der Umweltbelastung führen.
GR	Die Regierung hat sich in der Vernehmlassung an die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (Regierungsbeschluss vom 24. August 2020, Prot. Nr. 704/2020) zur Standesinitiative 17.304 «Sicherere Strassen jetzt!» ablehnend zur damaligen Vorlage geäußert. [...]
SO	[...] Gesetzliche Regelungen müssen präzise und vollziehbar sein. Wir schlagen vor, die Regelungen präziser und aussagekräftiger zu gestalten und keine neuen Fahrzeugkategorien zu schaffen, die gesetzlich nicht definiert sind.
UR	[...] Teilen der vorliegenden Ausnahmen steht der Regierungsrat kritisch gegenüber, da diese am Hauptanliegen der Standesinitiative «Sichere Strassen jetzt!» und somit der Verkehrssicherheit vorbezielen.
GRUEN	Schliesslich schlagen die GRÜNEN vor, bei der weiteren Ausarbeitung der Vorlage daran zu denken, dass der Geltungsbereich in Zukunft auf andere Strecken wie Strassen in Agglomerationen und Städten ausgedehnt werden könnte. Die Unfallgefahren sind im Mischverkehr mit Velo- und Fussverkehr erheblich. Assistenzsysteme können die Risiken mindern.
SVP	Die SVP lehnte bereits die der Vernehmlassungsvorlage zugrundeliegenden Änderungen im Strassenverkehrsgesetz ab, da es sich um eine unnötige politische Zwängerei handelt, die hauptsächlich auf dem Rücken der inländischen Gewerbetreibenden ausgetragen wird. An dieser grundsätzlichen Haltung wird weiterhin festgehalten.
SPS	[...] Zudem ist von einer Verbesserung der Umwelt und Lärmbelastung in den betroffenen Regionen auszugehen, weil mit den neuen Mindestanforderungen im alpenquerenden Verkehr tendenziell modernere Fahrzeuge eingesetzt werden oder mit einer Verlagerung auf die Schiene zu rechnen ist.
ECOS	Die Verkehrssicherheit ist auch für die Wirtschaft ein zentrales Anliegen. Dennoch hat sich economiesuisse im parlamentarischen Prozess deutlich gegen die Standesinitiative 17.304 ausgesprochen. [...] Andererseits bestehen weiterhin Bedenken zum Kosten-Nutzen-Verhältnis der Vorlage. Dieses wurde nie im Rahmen einer Regulierungsfolgeabschätzung untersucht und somit bestehen eigentlich keine Entscheidungsgrundlagen bezüglich der wirtschaftlichen Belastung und dem effektiven Sicherheitsgewinn, der mit den vorgesehenen Massnahmen erzielt wird. [...] Zusätzliche Grundlagen sollen genau aufzeigen, wo welche Assistenzsysteme einen Sicherheitsgewinn erzeugen können und welche volkswirtschaftlichen Kosten daraus resultieren. [...]

- SGV, VFAS Der [Verband] verweist darauf, dass er bereits die vorausgegangene Änderung des Strassenverkehrsgesetzes abgelehnt hat. [...] Der [Verband] fordert viel mehr, die Strasseninfrastruktur entsprechend zu verbessern und an die stark steigende Nachfrage anzupassen. [...]
- ALPI, VCS [...] 3. Mögliche Ausweitung auf weitere Strecken bei der Umsetzung mitdenken: Es wäre zu begrüßen, wenn die Umsetzung so angedacht ist, dass eine allfällige Ausdehnung des Geltungsbereichs auf andere Strecken leicht möglich wäre. Beispielsweise bei Strecken in Agglomerationen und Städten (im Mischverkehr mit Velo- und Fussverkehr), in welchen viele Unfallgefahren bestehen, könnte – wenn die Regelung entsprechend revidiert wird – ein Interesse bestehen, diese zu inkludieren.
- BFU Die BFU [...] verzichtet jedoch auf eine inhaltliche Antwort zur Umsetzung und verweist auf ihre Ausführungen anlässlich der Vernehmlassung zu Artikel 45a SVG vom 8. September 2020. Damals wie heute begrüsst die BFU die Pflicht zur Verwendung von unfallverhindernden Fahrerassistenzsystemen, bevorzugt jedoch andere Herangehensweisen.
- ASTAG STRAS Gegen das Kernanliegen der Vorlage – Verbesserung der Verkehrssicherheit – ist selbstverständlich nichts einzuwenden, aber da die technischen Anforderungen an schwere Motorwagen seit vielen Jahren aufgrund zwingender Vorschriften des EU- und CH-Rechts weiterentwickelt werden und insbesondere das Ausrüstungs-Obligatorium für Assistenzsysteme ein längst etablierter und anerkannter Grundpfeiler der Rechtsetzung geworden ist, gerät die Vorlage zu nichts als einer leeren Hülse [...].
Der Umsetzungsvorschlag verpufft wirkungslos ins Leere, erhöht die Verkehrssicherheit nicht, schafft unnötige Bürokratie, kostet Steuergelder. Realistischerweise kann der Bund angesichts solcher Eckpfeiler kein ernsthaftes Interesse an einer Umsetzung haben. Wir beantragen, auf die Umsetzung ersatzlos zu verzichten.
- SUVA [...] Assistenzsysteme reduzieren das Unfallrisiko und tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. [...]
- POST [...] Als Unternehmen des öffentlichen Strassenverkehrs ist PostAuto auf den betroffenen Transitstrassen in den Schweizer Alpen unterwegs, unter anderem auf der San Bernardino-Route zwischen Thusis und Bellinzona sowie auf der Strecke über den Simplonpass. Da die Umrüstung unserer Postautos mit erheblichen Mehrkosten und Aufwänden verbunden wäre, macht es – wie von Ihnen vorgeschlagen – aus einer volkswirtschaftlichen Perspektive Sinn, unsere Fahrzeuge gemäss Artikel 29a Absatz 2 lit c. von der Ausrüstungspflicht auszunehmen. Schliesslich besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, dass wir mit unseren Fahrzeugen auch weiterhin auf diesen Strecken unterwegs sein können. [...]

5 Die Vorlage im Einzelnen

Nachfolgend werden die einzelnen Änderungen analog Auflistung im Erläuternden Bericht und die entsprechenden Ergebnisse zu den im Fragebogen aufgeführten Fragen zusammengefasst.

Fragebogen Frage 1: Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) einverstanden?

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	15	5	4
Kantone der betroffenen Transitachsen	2	2	0
Verbände und Organisationen	13	12	3

Tabelle 3 Stellungnahmen zu Frage 1 des Fragenkatalogs

Befürwortende:

Kantone: AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, SG, SH, SZ, TG, VD, VS und ZG

Verbände, Parteien und Organisationen: GRUEN, SPS, ACVS, FKS, ALPI, AUTOS, VSS, VCS, ROADC, VOEV, ROUTS, SUVA und POST.

Gegner:

Kantone: NW, OW, SO, TI und UR

Verbände, Parteien und Organisationen: SVP, SAB, ECOS, SGV, BFU, ASTAG, VFAS, STRAS, SVLT, LOUS, AGBLU und KAPOW.

Verzicht auf STN:

Kantone: AG, AR, BL und BS

Verbände, Parteien und Organisationen: KKJPD, SVSP und NGF.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- BE erwähnt, dass bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Regelung vom Bund eine Entschädigung für den auf Seiten der Kantone entstehenden Mehraufwand vorzusehen sei.
- FR erkennt ein Problem in den Kosten für die Anschaffung der Ausrüstung, die für die Kontrollen benötigt wird, sowie in den Kosten für die Ausbildung des Personals.

Übereinstimmende Bemerkungen von Befürwortern und Gegnern:

- BE, NW, OW, UR, SO, SVP, ACVS, ECOS, ASTAG, KPOW und STRAS erklären, dass die Regelung eine Umsetzung vorsehe, die durch die von der Schweiz übernommenen EU-Vorschriften bereits zum grossen Teil realisiert sei oder sich in der Umsetzung befinde. Es sei auch ohne die Regelung davon auszugehen, dass bis 2027 nahezu alle schweren Transportmotorwagen im alpenquerenden Verkehr mit Sicherheitssystemen ausgerüstet sind. Die Umsetzung im Rahmen der Zulassung könne entlang von Technologiezyklen und internationalen Entwicklungen erfolgen.
- NW, OW, UR, ACVS und KPOW verweisen auf das Schweizer System mit der LSVA, welches massgeblich dazu beigetragen habe, dass fast ausschliesslich neuere Fahrzeuge im Transitverkehr eingesetzt werden, die meist nicht älter als 5 bis 7 Jahre sind. Dadurch sei auf dem gesamten Strassennetz sichergestellt, dass die Fahrzeuge, die unterwegs sind, mit Assistenzsystemen ausgestattet sind, die den neuesten Vorschriften entsprechen.
- BE, NW, OW, UR, ACVS und KPOW weisen zudem darauf hin, dass die vorgeschlagenen Massnahmen nicht nur für Strecken der Transitrouten im Alpenraum gelten sollten. Assistenzsysteme sollen die Verkehrssicherheit auf dem gesamten Schweizer Strassennetz erhöhen.
- BE, SO, SAB, STRAS und ASTAG begrüessen Massnahmen für die Verkehrssicherheit. Nachvollziehbar sei auch das Anliegen der Standesinitiative und die Bedürfnisse der Alpenkantone, die Verkehrssicherheit besonders an den Alpenübergängen zu erhöhen.

- BE, SO und ASTAG weisen darauf hin, dass Betroffene die in ihren Fahrzeugen verbauten Assistenzsysteme nicht hinreichend kennen, was zu Unklarheiten und Unsicherheiten führe.
- BE und SO erwähnen trotz grundsätzlicher Anerkennung des Anliegens, dass die Kontrolle dieser Ausrüstungsvorgaben vor Ort aufwändig werde und meist nur durch Spezialisten umsetzbar sei, was die Kontrollaufgabe erschwere. Beim Vollzug durch die Polizeikorps der Kantone und durch das BAZG würden sich daher Probleme ergeben.

Bemerkungen der Gegner:

- SO, ECOS, SGV, ASTAG, STRAS und VFAS bemängeln, dass durch die Regelung gemäss Artikel 45a SVG keine zusätzliche Sicherheit erkennbar sei.
- TI kritisiert, dass die Regelung zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit und Zunahme der Verschmutzung durch Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz entlang der Verbotsstrecken führe.
- TI und STRAS erwähnen, die Regelung bewirke eine zusätzliche Belastung für Transporteure im Binnenverkehr, insbesondere für diejenigen, die im Bereich der betroffenen Strecken tätig sind.
- SO, SVP, ECOS, SGV, ASTAG, STRAS, VFAS, SVLT und LOUS bezeichnen die Regelung in Bezug auf die Elemente der Klarheit, Willkürfreiheit und Verhältnismässigkeit als problematisch, was den verfassungsmässigen Grundsatz der Rechtssicherheit tangiere.
- ASTAG und STRAS sehen keine andere Alternative, als ganz auf eine Umsetzung von Artikel 45a SVG auf Verordnungsstufe zu verzichten.
- ASTAG und STRAS sehen in der Regelung einen nicht zu rechtfertigenden Bürokratieaufwand.
- ECOS verlangt, den Handlungsspielraum aus Artikel 45a Absatz 5 SVG weiter auszunutzen.
- SO, SVP und ECOS vermissen Hinweise auf die Notwendigkeit aufgrund der nicht erkennbaren Unfallhäufigkeit.
- SGV und VFAS kritisieren die vorgesehene Ausrüstungspflicht mit Assistenzsystemen, weil diese zu hohen zusätzlichen Kosten führe.
- Laut ASTAG genügen behördliche Informationen des ASTRA in Anbetracht der betroffenen Rechtsgüter und der mit der Vorlage verknüpften Strafdrohung nicht.
- SGV, VFAS, ECOS und ASTAG verweisen auf die ablehnende Haltung zur vorausgegangenen Änderung des Strassenverkehrsgesetzes.
- SAB verweist auf die grundsätzliche positive Haltung zum Vorhaben und die Unterstützung der Revision des Schwerverkehrsgesetzes SVG im Rahmen der Vernehmlassung und im Parlament.

Fragebogen Frage 2: Sind Sie mit den Ausnahmen gemäss Artikel 29a Absatz 2 E-SSV einverstanden?

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	10	10	4
Kantone der betroffenen Transitachsen	0	4	0
Verbände und Organisationen	12	8	3

Tabelle 4 Stellungnahmen zu Frage 2 des Fragenkatalogs

Befürwortende:

Kantone: AI, BE, FR, GE, GL, JU, SG, SH, SZ und VD

Verbände, Parteien und Organisationen: GRUEN, SVP, SAB, ACVS, FKS, AUTOS, VSS, ROADC, VOEV, ROUTS, AGBLU und POST.

Gegner:

Kantone: GR, LU, NW, OW, SO, TG, TI, UR, VS und ZG,

Verbände, Parteien und Organisationen: ECOS, ALPI, ASTAG, VCS, SVLT, LOUS, SUVA und KAPOW.

Verzicht auf STN:

Kantone: AG, AR, BL und BS

Verbände, Parteien und Organisationen: KKJPD, SVSP und NGF.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- BE, SVP und FKS unterstützen insbesondere die in Artikel 29a Absatz 2 Buchstabe b E-SSV genannten Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht für Fahrten von u.a. Blaulichtorganisationen, des öffentlichen Verkehrs oder zum Strassenunterhalt.
- BE bezeichnet es als positiv, dass eine allfällige Ausdehnung der betroffenen Strecken gemäss Artikel 45a Absatz 2 SVG keinen Einfluss auf die ausgenommenen Fahrzeuge bewirken würde.
- BE erkennt trotz Zustimmung zu viele Ausnahmen, die nicht ausreichend begründet seien.
- BE und GRUEN bezeichnen es als nicht nachvollziehbar, wo hinsichtlich der Verkehrssicherheit der Unterschied zwischen einem schweren Motorwagen mit drei oder vier Achsen liegt.
- VD äussert sich zu verschiedenen Ausnahmen wie folgt:
 - Wohnmotorwagen und schwere Personenwagen (Bst. d): Im Vergleich zu schweren Wohnmobilen sollten auch schwere Personenwagen von der gleichen Erleichterung profitieren. Hinweis, dass diese Ergänzung nur sehr wenige Fahrzeuge betreffen würde.
 - Geländefahrzeuge (Bst. g): Der Begriff «Geländefahrzeug» bezieht sich auf die EU-Vorschriften, speziell auf die Klassifizierung von Fahrzeugen. Wenn ein Fahrzeug als «geländegängig» bezeichnet wird, wird der Buchstabe «G» zu seiner Grundklassifizierung hinzugefügt. Folglich wird es für die Kontrollbehörden schwierig sein, dieses Merkmal zu überprüfen. Ohne eine klare Möglichkeit, die Bezeichnung «Geländefahrzeug» im Fahrzeugausweis zu vermerken (was unwahrscheinlich sei), sollte auf diese Ausnahme verzichtet werden.
 - Artikel 4 Absatz 5 Buchstabe f Ziffer 2 VZV sei wie folgt zu berücksichtigen:

FV: «k. Schwere Motorwagen mit einem Gewicht von mehr als 3500 kg, aber nicht mehr als 4250 kg, und mit nicht mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz, wenn sie über einen umweltfreundlichen Antrieb verfügen (Art. 9a Abs. 2 VTS) und die Gewichtsüberschreitung gegenüber der Grenze von 3500 kg ausschliesslich auf das durch den umweltfreundlichen Antrieb verursachte Mehrgewicht zurückzuführen ist».
 - Kantonale Ausnahmegewilligungen für besondere Fälle sollen von der zuständigen kantonalen Behörde erteilt werden können. Es sei zu ergänzen:

FV: «l. Fahrer, die über eine kantonale Bewilligung verfügen».
- LU, GRUEN, VCS und ALPI bestätigen die Einschätzung, dass Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht für inländische Fahrzeuge gemäss Artikel 45a Absatz 3 SVG sich mit dem Landesverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft als nicht konform erweisen würden.
- GRUEN, SPS, VCS und ALPI unterstützen den Vorschlag, auf eine Verlängerung der Umsetzungsfristen für nicht grenzüberschreitende Fahrten zu verzichten.
- GRUEN, VCS und ALPI bezeichnen die Umsetzung als nicht-diskriminierend in Bezug auf das bilaterale Abkommen über den Landverkehr.
- GRUEN, VCS und ALPI regen an, einen dynamischen Verweis auf das EU-Recht einzufügen, damit die Bestimmungen der EU für die Ausrüstung mit Sicherheitsassistenzsystemen direkt auch in der Schweiz gelten. Damit würde vermieden, dass jede Änderung im EU-Recht mit einer Verordnungsänderung übernommen werden muss.
- ACVS bringt ein, dass im Interesse der Personensicherheit auf die Ausnahme von der Ausrüstungspflicht für Fahrzeuge im regionalen öffentlichen Linienverkehr verzichtet werden solle.
- VOEV und POST beantragen, die Ausnahmebestimmung nicht auf den regionalen Personenverkehr zu beschränken. Im Hinblick auf die neusten Entwicklungen in den Transitgebieten (z. B. San Bernardino) sei auf den betroffenen Strecken die Ausnahmebestimmung auf weitere Sparten wie z. B. den Ortsverkehr auszuweiten.

FV: Der Term «regionalen öffentlichen Linienverkehr» sei durch «konzessionierten öffentlichen Linienverkehr» zu ersetzen.
- VOEV erwähnt, dass Fahrzeuge, welche überwiegend im Linienverkehr verkehren, auch für Personentransporte an lokalen Anlässen, eingesetzt werden. Auch für diese Fahrzeuge soll eine Ausnahme der Ausrüstungspflicht gemäss Artikel 29a SVG gelten und schlägt Folgendes vor:

FV: «c. Fahrzeuge, die im konzessionierten öffentlichen Linienverkehr inklusive Bahnersatz verkehren oder die für Shuttledienste für lokale Anlässe eingesetzt werden.»

Übereinstimmende Bemerkungen von Befürwortern und Gegnern:

- GR, NW, OW, UR und ACVS weisen darauf hin, dass vielfach wenig geübte Fahrzeuglenkende mit Wohnmotorwagen im Alpenraum unterwegs seien. Wohnmotorwagen würden wegen der sporadischen Nutzung bei Kontrollen zudem oft Mängel aufweisen. Im Sinne der Verkehrssicherheit sei daher auf diese Ausnahme von der Ausrüstpflicht zu verzichten.
- BE, VCS und ALPI unterstützen Ausnahmen für Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen nur, falls in der EU keine Ausstattungspflicht für Neuwagen besteht, sie nur in kleinen Mengen verkehren und sie nicht nachgerüstet werden können.

Bemerkungen der Gegner:

- LU und ZG verweisen auf die EU-Verordnungen, die schon Ausnahmen von der Ausrüstpflicht für gewisse Fahrzeuge und/oder Einsatzzwecke vorsehen.
- LU erwähnt, dass in Artikel 29a Absatz 2 E-SSV lediglich für gewisse Fahrzeuge Ausnahmen enthalten seien, nicht aber für spezifische Verwendungszwecke. Dadurch könne die Situation entstehen, dass EU-Vorschriften Ausnahmen vorsehen, welche nicht der Terminologie von Artikel 29a Absatz 2 E-SSV entsprechen. Diese dürften somit nicht alpenquerend fahren, obwohl sie der aktuellsten Gesetzgebung entsprechen. Dies gelte es unbedingt zu vermeiden.
- VCS und ALPI weisen darauf hin, dass die Rechtssetzung bereits durch das Parlament, dem die Umsetzung von Standesinitiativen obliegt, erfolgt sei.
- ZG und SUVA weisen auf das Ziel der Unfallprävention hin, weshalb nach Möglichkeit auf Ausnahmen in der Schweizer Gesetzgebung zu verzichten sei.
- Wohnmotorwagen, beschussgeschützte Fahrzeuge, Geländewagen, rollstuhlgerechte Fahrzeuge und Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen sollen mit den entsprechenden Assistenzsystemen ausgerüstet sein, sofern das EU-Recht keine Ausnahme vorsieht. (ZG)
- Im Interesse der Personensicherheit soll auf die Ausnahme von der Ausrüstpflicht für Fahrzeuge im regionalen öffentlichen Linienverkehr verzichtet werden. (LU, OW, UR, KPOW)
- LU, ZG und KPOW verlangen Klärung der Begriffe:
 - «rollstuhlgerechtes Fahrzeug» (Bst. h): Ist damit ein Fahrzeug gemeint, welches von einer gehbehinderten Person geführt wird, oder ein Fahrzeug, welches gehbehinderte Personen transportiert oder beides?
 - «historische Fahrzeuge» (Bst. j): Wenn damit Veteranenfahrzeuge gemeint sind, also mit Eintrag im Fahrzeugausweis (Feld 17 bzw. 14), sollte die Terminologie dementsprechend angepasst werden.
- NW, OW, UR und KPOW bezeichnen einige der Ausnahmen aus Sicht und Erfahrungen des Vollzuges als nicht nachvollziehbar, wenn insbesondere Schwerfahrzeugen, die nicht über aktuelle Sicherheitssysteme verfügen, die Nutzung von Tunnels und Pässen in den Schweizer Alpen untersagt werden soll.
- NW, OW, SO, UR, VCS, ALPI und KPOW geben zu bedenken, dass falls die Ausnahme für Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen auf Fahrzeugkombinationen (z. B. Sattelmotorfahrzeug, Anhängerzug) bezogen wird, die Ausrüstungspflicht bei vielen Fahrzeugen aufgehoben werde, welche häufig auf den Transitstrassen im Alpengebiet unterwegs sind. Auch fehle eine klare Begründung.
- SO, VCS und ALPI verlangen für Geländefahrzeuge eine klarere Regelung, die expliziter analog zu den EU-Neuwagenvorschriften ist.
- SO führt an, die Bezeichnung «Geländefahrzeuge» sei zu wenig präzise. Die Ausrüstungspflicht hänge von der Ausführung und Konfiguration ab (z. B. hydraulischer Zusatzantrieb auf der Vorderachse). Dabei handle es sich um ein Kriterium, das sich nicht mit einem Blick in den Fahrzeugausweis feststellen lasse. Für die Kontrollbehörden sei es deshalb nicht möglich, innert angemessener Frist rechtssicher abzuklären, ob es sich um ein «Geländefahrzeug» im Sinne der Bestimmung handle und ob das Vorhandensein der vorgeschriebenen Assistenzsysteme demnach zu prüfen sei.
- TG, VS und SAB verlangen Ausnahmen für das lokale Transportgewerbe der Bergregionen.
- TI weist darauf hin, dass Fahrzeuge mit bis zu drei Achsen des Binnenverkehrs benachteiligt würden, wenn gepanzerte Fahrzeuge, Wohnmotorwagen oder Fahrzeuge mit mehr Achsen ausgenommen werden. Dabei handelt es sich bei Letzteren (gepanzerte Fahrzeuge oder Wohnmobile) um Fahrzeuge, die aufgrund ihrer technischen Merkmale oder der Art der Fahrer und Fahrerinnen (nichtberuflich) die grösste Gefahr darstellten.

- VS verlangt, dass für nicht grenzüberschreitende alpenquerende Transporte von schweren Fahrzeugen von Unternehmen, die auf dem regionalen Markt der von der neuen Regelung betroffenen Täler tätig sind, gemäss Artikel 45a Absatz 3 SVG eine Ausnahme über die vorgesehenen 5 Übergangsjahre hinaus vorgesehen wird.
- ECOS führt an, dass die Ausnahmen im Handlungsspielraum von Artikel 45a Absatz 5 SVG so zu optimieren seien, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Vorlage verbessert wird.
- VCS und ALPI verweisen auf die Grundidee der Standesinitiative, dass sämtliche Fahrzeuge, für die in der EU-Sicherheitsassistenzsysteme für Neuwagen vorgeschrieben sind, nicht mehr alpenquerend eingesetzt werden dürfen, wann immer sie nicht entsprechend ausgerüstet sind. In der Verordnung fehle dieser explizite Bezug zum EU-Recht.
- ASTAG kritisiert den Ausnahmekatalog als nicht praxistauglich. In der konkreten Verkehrssituation vor Ort und allein aufgrund der Signaltafel sei es für Fahrzeuglenkende nicht möglich zu erfassen, ob eine Ausnahme greift oder nicht. Entsprechend bleibe ungewiss, ob richtig oder falsch gehandelt wird. Die möglichen Konsequenzen seien in beiden Fällen absurd: Unnötigerweise getätigte Umfahrvorgänge über hunderte von Kilometern (z. B. via Brenner-Pass oder Mont Blanc-Tunnel statt über Gotthardachse), notabene mit meist 40 Tonnen schweren Fahrzeugen, oder aber ahnungslos fortgesetzte Fahrten durch die Schweiz.
- SAB verweist auf die in Artikel 45a Absatz 3 SVG verankerte Ausnahmebestimmung für den alpenquerenden, nichtgrenzüberschreitenden Binnengüterverkehr, welche mit den Entscheiden des Nationalrats am 3. Juni 2021 mit 144 zu 43 Stimmen und des Ständerats am 28. September 2021 mit 23 zu 15 Stimmen als Auftrag an den Bundesrat beschlossen wurde.
- SAB betont, dass der Binnenverkehr wichtig sei für die Versorgung des Tessins, der Bündner Südtäler und der Ortschaften an der Simplonsüdseite mit Waren und Gütern aus der übrigen Schweiz und umgekehrt. Für verschiedene betroffene Regionen bestünden keine alternativen Routen.
- VS und SAB bringen ein, dass die schweizerische Fahrzeugflotte für den reinen Binnenverkehr tendenziell älter sei als die Fahrzeugflotte, welche im internationalen Transitverkehr eingesetzt wird, denn sie weise eine geringere Laufleistung auf. Es wäre eine Diskriminierung des betroffenen Binnenverkehrs, wenn dieser zeitgleich die Vorschriften für Assistenzsysteme erfüllen müsste wie der alpenquerende, grenzüberschreitende Verkehr.
- SAB bezeichnet die Sicht des Gutachtens Epiney, welche nur darauf schaut, ob die schweizerische Regelung gegenüber der EU-Regelung eine Diskriminierung darstellt, als zu einseitig.
- VS und SAB betonen, dass soweit es sich um reinen Binnenverkehr handelt, dieser nicht unter die Bestimmungen des Landverkehrsabkommens falle. Für das Tessin sei schon seit langem der S-Verkehr eingeführt worden, welcher durch die EU-Behörden nie bestritten worden und gültige Praxis sei. Zudem würden streckenspezifische Vorschriften vom europäischen Recht nicht grundsätzlich ausgeschlossen. So hätten auch EU-Staaten Ausnahmeregelungen eingeführt, wie Frankreich und Italien am Mont Blanc.
- VCS und ALPI unterstützen trotz Kritik an den Ausnahmen, dass für Busse, die nicht Teil des konzessionierten Verkehrs und keine Bahnersatzbusse sind, keine Ausnahmen vorgesehen sind. Der Personenverkehr sei ebenso sicherheitsrelevant wie der Güterverkehr.
- VCS und ALPI regen an, die ausgenommenen Fahrzeuge nicht in der Verordnung, sondern primär in einer Vollzugshilfe für die Kantonspolizeien aufzuführen. Die Ausnahmekompetenz des Bundesrates im letzten Absatz des Artikels im Strassenverkehrsgesetz solle – wenn überhaupt – nur subsidiär angewendet werden.
- SVLT und LOUS bezeichnen die Ausnahmen, wie die gesamte Regelung, grundsätzlich unnötig aber korrekt, unter der Voraussetzung, dass wirklich nur die 4 Transitstrassen betroffen sind.

Fragebogen Frage 3: Sind Sie mit dem Signal gemäss Anhang 2 Ziffer 2.48.1 und 2.57.1 E-SSV einverstanden?

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	19	1	4
Kantone der betroffenen Transitachsen	4	0	0
Verbände und Organisationen	9	7	7

Tabelle 5 Stellungnahmen zu Frage 3 des Fragenkatalogs

Befürwortende:

Kantone: AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SZ, TG, TI, UR, VD, VS und ZG,

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, ALPI, AUTOS, VCS, ROADC, VOEV, ROUTS, POST und KAPOW.

Gegner:

Kantone: SO

Verbände, Parteien und Organisationen: ALPI, ASTAG, VSS, VCS, STRAS, SVLT und LOUS.

Verzicht auf STN:

Kantone: AG, AR, BL und BS

Verbände, Parteien und Organisationen: SAB, KKJPD, SVSP, FKS, NGF, SUVA und AGBLU.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- BE, ALPI und VCS bezeichnen das entworfene Signal insgesamt als intuitiv verständlich. Es spreche nichts dagegen.
- JU verlangt, das Signal auf möglichst vielen Kanälen bekannt zu machen, zumal es schwierig sei, ein Signal zu finden, das allen betroffenen Fahrzeugen entspricht.
- TI weist darauf hin, dass mit Voranzeigen auf die Verbotsstrecken hingewiesen werden sollte, damit Umfahrungen frühzeitig begonnen werden.
- Laut ALPI und VCS wäre ein rotes Verbotssignal für Fahrzeuge ohne Assistenzsysteme noch verständlicher und wirksamer.

Übereinstimmende Bemerkungen von Befürwortern und Gegnern:

- FR, JU, SO und STRAS merken an, dass das Signal in anderen Ländern nicht bekannt und daher für ausländische Fahrzeuglenkende unklar sei.

Bemerkungen der Gegner:

- Laut SO, ASTAG und STRAS sei das Signal zu abstrakt und müsse unmissverständlicher sein.
- ASTAG und STRAS bemängeln, dass das Signal:
 - dem Verkehrsteilnehmer nicht unmissverständlich aufzeigen könne, was er zu tun hat bzw. wozu er berechtigt ist oder nicht.
 - nichts darüber aussage, welche Assistenzsysteme konkret erforderlich sind.
 - nicht erkennen lasse, dass seine Wirkung fünf Jahre nach dem Verbindlich werden der Ausrüstungsvorschrift eintritt.
- VSS merkt an, dass es sich beim neuen Artikel 45a SVG um eine Verkehrsregel handle, die nur auf bestimmten Strassenabschnitten gilt (Transitstrassen im Alpengebiet gemäss Artikel 2 STVG). Es solle deshalb ein Hinweissignal verwendet werden (Hinweis auf die speziellen Verkehrsregeln auf dem betroffenen Strassenabschnitt). Damit könne der Problematik von Artikel 16 Absatz 2 SSV begegnet werden, wonach Vorschriftssignale nur bis zur nächsten Verzweigung gelten. Thematisch könne ein neues Hinweissignal bei den Verhaltenshinweisen eingeordnet werden (Anhang 2 Ziff. 4 Bst. a SSV).
- VSS verweist auf das in der Vernehmlassung zum automatisierten Fahren vorgestellte Signal zum automatisierten Parkieren, welches aufgrund der Darstellung mit Wellen zu ähnlich sei.
- SVP, STRAS, SVLT und LOUS bezeichnen ein neues Signal für nur vier Streckenabschnitte als unverhältnismässig, weshalb es abzulehnen sei.

- STRAS erwähnt, dass die europäischen Länder und die EU vorgängig konsultiert werden müssten, um eine Übereinstimmung der schweizerischen Signalisation mit einer allfälligen künftigen gleichwertigen europäischen Signalisation zu gewährleisten.

Fragebogen Frage 4: Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs vom 28. März 2007 (SKV; SR 741.013) einverstanden?

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	20	0	4
Kantone der betroffenen Transitachsen	4	0	0
Verbände und Organisationen	12	3	5

Tabelle 6 Stellungnahmen zu Frage 4 des Fragenkatalogs

Befürwortende:

Kantone: AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS und ZG.

Verbände, Parteien und Organisationen: SAB, ACVS, ALPI, AUTOS, VSS, VCS, ROADC, VOEV, ROUTS, AGLU, POST und KAPOW.

Gegner:

Kantone: keine

Verbände, Parteien und Organisationen: ASTAG, SVLT und LOUS.

Verzicht auf STN:

Kantone: AG, AR, BL und BS

Verbände, Parteien und Organisationen: KKJPD, SVSP, FKS, NGF und SUVA.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- BE, OW und NW weisen darauf hin, dass die Umsetzung und die Durchsetzung im Vollzug mittels stationärer und mobiler Kontrollen Zusatzaufwand generieren würden.
- JU bringt ein, dass im Artikel 9 die Kontrolle von mittels AFV - LAPI gesuchten Fahrzeugen ergänzt werden sollte:
FV: «...sind bei den Kontrollen technische Hilfsmittel einzusetzen, um gesuchte, ausgeschriebene Fahrzeuge zu kontrollieren.»
- SO verlangt, der Vollzug müsse auf sachgerechte Weise sichergestellt werden. Insbesondere dadurch, dass:
 - sich die Kennzeichnung «Geländefahrzeug» direkt aus dem Fahrzeugausweis ergebe. Die Abklärung aufgrund der Angaben in der Typengenehmigung sei nicht zumutbar.
 - die massgebende Ausrüstung mit Assistenzsystemen dem Fahrzeugausweis entnommen werden können (z. B. bestimmter Codes).
 - klar sei, ob die Kennzeichnung «Geländefahrzeug» nur bei Neuzulassungen verlangt werde oder ob sie im Zulassungsdokument nachgetragen werden müsse.
- SZ weist darauf hin, dass der Aufwand für die Kontrollorgane, festzustellen, welche Fahrzeuge in Abhängigkeit des Zulassungsdatums über welche Assistenzsysteme verfügen müssen, erheblich sein werde.
- Laut ALPI und VCS müsse die Regelung dem Fahrpersonal schon am Zoll kommuniziert werden. Durch die Kontrolle beim Zoll würde die Verkehrssicherheit gesteigert und es könne Umwegverkehr verhindert werden.
- ALPI und VCS ergänzen, dass auch auf den Zufahrtsstrecken Stichprobenkontrollen erfolgen sollen, wenn bei Fahrzeugen angegeben wird, dass sie Transitfahrten machen.

Bemerkungen der Gegner:

- keine

Fragebogen Frage 5: Sind Sie damit einverstanden, dass die Kontrollbehörden technische Hilfsmittel (z. B. OBD-Auslesegeräte) einsetzen dürfen, um das Vorhandensein der verlangten Assistenzsysteme zu überprüfen (Art. 9 Abs. 1 Bst. f E-SKV)?

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	20	0	4
Kantone der betroffenen Transitachsen	4	0	0
Verbände und Organisationen	12	3	5
Private und KMU	0	0	0

Tabelle 7 Stellungnahmen zu Frage 5 des Fragenkatalogs

Befürwortende:

Kantone: AI, BE, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS und ZG
Verbände, Parteien und Organisationen: SAB, ACVS, ALPI, AUTOS, VSS, VCS, ROADC, VOEV, ROUTS, AGBLU, POST und KAPOW.

Gegner:

Kantone: keine
Verbände, Parteien und Organisationen: ASTAG, SVLT und LOUS.

Verzicht auf STN:

Kantone: AG, AR, BL und BS
Verbände, Parteien und Organisationen: KKJPD, SVSP, FKS, NGF und SUVA.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- LU, OW, NW, UR, ZG und KPOW fordern, die Kontrolle müsse die Prüfung des Vorhandenseins der Assistenzsysteme und deren korrekten Funktion umfassen. Mit denselben Folgen bei Verstössen.
FV: Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe j (und Art. 4 Abs. 2 Bst. j) sei deshalb zu ergänzen um den Passus «...und deren Funktionsfähigkeit».
- Laut OW, NW, UR, VS und KPOW müssten Assistenzsysteme stichprobenweise über die Werkstattdiagnose geprüft werden können. Wie in den Schwerverkehrskontrollzentren seien entsprechende Diagnosegeräte (Multimarkentester) notwendig.
- OW, NW, UR und KPOW stellen klar, dass die Vollzugsorgane für eine erfolgreiche Umsetzung der durchzuführenden Kontrollen entsprechende Kontrollgeräte einsetzen dürfen.
- JU, OW, NW, UR und KPOW weisen darauf hin, dass die konkrete Überprüfung der verlangten Assistenzsysteme technisches, personelles Fachwissen und entsprechende teure Prüfgeräte, sowie Infrastrukturen erfordern würden.
- Laut OW, NW, UR und KPOW könne nicht in jedem Fall auf die Infrastruktur der Schwerverkehrskontrollzentren zurückgegriffen werden, wenn die Kontrolle auf den Bereich der betroffenen Strecken begrenzt werde (mobile Kontrollen wären nötig).
- OW, NW, UR und KPOW bemerken, dass der Vollzug langfristig durch Kontrollportale unterstützt werden müsse, die gewisse Prüfungen der Assistenzsysteme automatisiert vornehmen können.
- Gemäss JU und LU seien die Kontrollgeräte unabdingbare Hilfsmittel und könnten viele Informationen liefern.
- JU merkt an, der Bund müsse sich an der Finanzierung beteiligen, wenn die Kantone technische Hilfsmittel beschaffen müssen.
- Laut JU sei die konkrete Umsetzung unklar. Offen sei, welche Aufgaben im Rahmen der noch fehlenden Vollzugshilfe auf die Polizeikorps zukommen werden.
- LU erwähnt, dass zu klären sei, ob die Überprüfung der Assistenzsysteme auch auf den Zufahrtsstrecken ohne Ausrüstungspflicht erfolgen dürfe.
- TG erwähnt, dass die Regelung auch die Verwendung der vorhandenen Assistenzsysteme verlangen müsse und dies auch zu überprüfen sei (ausschaltbare Systeme).

- ALPI und VCS bestätigen die Notwendigkeit, denn dies mache die Kontrollen effizient und effektiv und sei darum im Interesse der Verkehrssicherheit (es kann mehr kontrolliert werden) und der Kontrollbehörden (weniger Aufwand für den zusätzlichen Kontrollgegenstand).

Bemerkungen der Gegner:

- keine

Fragebogen Frage 6: Sind Sie mit dem Inkrafttreten der Neuregelung per 1. Januar 2026 einverstanden?

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	14	6	4
Kantone der betroffenen Transitachsen	4	0	0
Verbände und Organisationen	13	5	4
Private und KMU	0	0	0

Tabelle 8 Stellungnahmen zu Frage 6 des Fragenkatalogs

Befürwortende:

Kantone: AI, GE, GL, GR, NW, OW, SG, SH, SZ, TI, UR, VD, VS und ZG.

Verbände, Parteien und Organisationen: SAB, ACVS, FKS, ALPI, AUTOS, VSS, VCS, ROADC, VOEV, ROUTS, AGLU, POST und KAPOW.

Gegner:

Kantone: BE, FR, JU, LU, SO und TG.

Verbände, Parteien und Organisationen: GRUEN, ASTAG, STRAS, SVLT und LOUS

Verzicht auf STN:

Kantone: AG, AR, BL und BS

Verbände, Parteien und Organisationen: KKJPD, SVSP, NGF und SUVA.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die vom Kanton VS beschlossenen Massnahmen zur Verringerung der Risiken durch Gefahrguttransporte am Simplon im Rahmen der Roadmap 2025 würden durch eine schnellere Umsetzung erheblich verstärkt.
- VS, SAB, AGLU und GRUEN sprechen sich dafür aus, die antragsgemäss angepasste Neuregelung bereits früher in Kraft zu setzen (z. B. 1.1.2025).
- Laut SAB, AGLU und GRUEN seien die Gründe für ein Zuwarten bis 1.1.2026 nicht erkennbar, zumal gemäss Gesetz eine Übergangsfrist von 5 Jahren gilt.
- ALPI und VCS sehen als Mittel zur Durchsetzung und Kommunikation, einen Schwerpunkt auf dieses Thema bei den Kontrollen der Zollbehörden und der Polizei zu legen.

Übereinstimmende Bemerkungen von Befürwortern und Gegnern:

- JU, ALPI und VCS erachten eine gute Kommunikation als entscheidend. Eine frühzeitige, effektive Kommunikation der neuen Anforderungen und Regelungen in den betroffenen Kreisen, auch im Ausland, sei wichtig, damit es nicht zu Verwirrung und Ärger kommt.
- SAB, ALPI, VCS, AGLU und GRUEN merken an, dass es mit zwei Jahren seit der Gesetzesrevision und 8 Jahren seit der Initiative sehr lange gedauert habe für die Ausarbeitung der Verordnungsanpassungen.

Bemerkungen der Gegner:

- Laut BE und TG sollte die Umsetzung des Anliegens ausschliesslich über die Erneuerung der Fahrzeugflotte gesteuert werden.
- FR, JU erachten die Umsetzung per 1.1.2026 als zu früh.
- Gemäss FR seien vor der Umsetzung noch zu viele Punkte zu klären.
- JU bekundet, dass für die Einrichtung der Infrastruktur, die Anpassung des Fahrzeugparks und die Ausrüstung der Kontrollorgane mit dem erforderlichen Kontrollmaterial mehr Zeit eingerechnet werden müsse.
- LU merkt an, dass für die Inkraftsetzung der Neuregelung eine Übergangsfrist von mindestens 7 Jahren vorgesehen werden sollte. Für bestimmte Fahrzeuge, die sonst bereits Anfang 2029 nicht mehr wie vorgesehen eingesetzt werden können, würde dies ansonsten Treu und Glauben widersprechen.

- LU weist darauf hin, dass zu definieren sei, ob die 5-Jahres-Frist bzw. Übergangsfrist auf das Kalenderjahr endet (z.B. Typengenehmigung i.K. per 7.8.2025, Frist bis 31.12.2030) oder nicht (z.B. Typengenehmigung i.K. per 7.8.2025, Frist bis 6.8.2030).
- Laut TG sei die Inkraftsetzung auf einen deutlich späteren Zeitpunkt festzulegen. Da keine Privilegien für den Binnenverkehr vorgesehen sind, würde sonst das Transportgewerbe der Bergregionen unverhältnismässig stark getroffen.
- STRAS bezeichnet die Annahme, dass innerhalb von 5 Jahren alle Betroffenen hinreichend informiert werden können, als illusorisch.

6 Anhänge

6.1 Vernehmlassungsteilnehmende und für sie verwendete Abkürzungen

Verwendete Abkürzung	Name
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS
AG	Kanton Aargau
AGBLU	Arbeitsgruppe Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung
AI	Kanton Appenzell I.Rh.
ALPI	Alpen-Initiative
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
AUTOS	auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
BE	Kanton Bern
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BL	Kanton Basel-Landschaft
BS	Kanton Basel-Stadt
ECOS	economiesuisse
FKS	Feuerwehr Koordination Schweiz FKS
FR	Kanton Freiburg
GE	Kanton Genf
GL	Kanton Glarus
GR	Kanton Graubünden
GRUEN	GRÜNE Schweiz
JU	Kanton Jura
KAPOW	Kantonspolizei Obwalden
KKJPD	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren KKJPD
LOUS	Verband Lohnunternehmer Schweiz
LU	Kanton Luzern
NGF	Nationaler Garantiefonds Schweiz NGF + Nationales Versicherungsbüro Schweiz NVB
NW	Kanton Nidwalden
OW	Kanton Obwalden
POST	Die Schweizerische Post AG
ROADC	RoadCross Schweiz
ROUTS	Les Routiers Suisses
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB
SG	Kanton St. Gallen
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband sgV
SH	Kanton Schaffhausen

SO	Kanton Solothurn
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS
STRAS	strasseschweiz / routesuisse
SUVA	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt SUVA
SVLT	Landtechnik Schweiz
SVP	Schweizerische Volkspartei SVP
SVSP	Schweizerische Vereinigung Städtischer Polizeichefs SVSP
SZ	Kanton Schwyz
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
UR	Kanton Uri
VCS	VCS Verkehrs-Club der Schweiz
VD	Kanton Waadt
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz VFAS
VOEV	Verband öffentlicher Verkehr
VS	Kanton Wallis
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS

6.2 Verzeichnis der weiteren Abkürzungen

Verwendete Abkürzung	Name
Abs.	Absatz/Absätze
Art.	Artikel
AFV	Automatische Fahrzeugfahndung und Verkehrsüberwachung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAZG	Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit
Bst.	Buchstabe(n)
bzw.	beziehungsweise
EU	Europäische Union
E-	Entwurf (z. B. E-SSV)
FV	Formulierungsvorschlag
kg	Kilogramm
LAPI	Automatische Kontrollschilderkennung
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
OBD	On-Board-Diagnose
STN	Stellungnahme
SKV	Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007 (SR 741.013)
SSV	Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21)
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
vgl.	vergleiche
VTS	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41)
VZV	Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (SR 741.51)
z. B.	zum Beispiel

6.3 In der Vernehmlassung unterbreiteter Fragenkatalog

Anpassung der Signalisationsverordnung und der Strassenverkehrskontrollverordnung zur Umsetzung der Standesinitiative 17.304 («Sicherere Strassen jetzt!»).

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender:
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 22. Mai 2024 an folgende E-Mail-Adresse: <i>X-XX@astra.admin.ch</i>

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) einverstanden?

JA
 NEIN
 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie mit den Ausnahmen gemäss Artikel 29a Absatz 2 E-SSV einverstanden?

JA
 NEIN
 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie mit dem Signal gemäss Anhang 2 Ziffer 2.48.1 und 2.57.1 E-SSV einverstanden?

JA
 NEIN
 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

4. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs vom 28. März 2007 (SKV; SR 741.013) einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Kontrollbehörden technische Hilfsmittel (z. B. OBD-Auslesegeräte) einsetzen dürfen, um das Vorhandensein der verlangten Assistenzsysteme zu überprüfen (Art. 9 Abs. 1 Bst. f E-SKV)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

6. Sind Sie mit dem Inkrafttreten der Neuregelung per 1. Januar 2026 einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag: